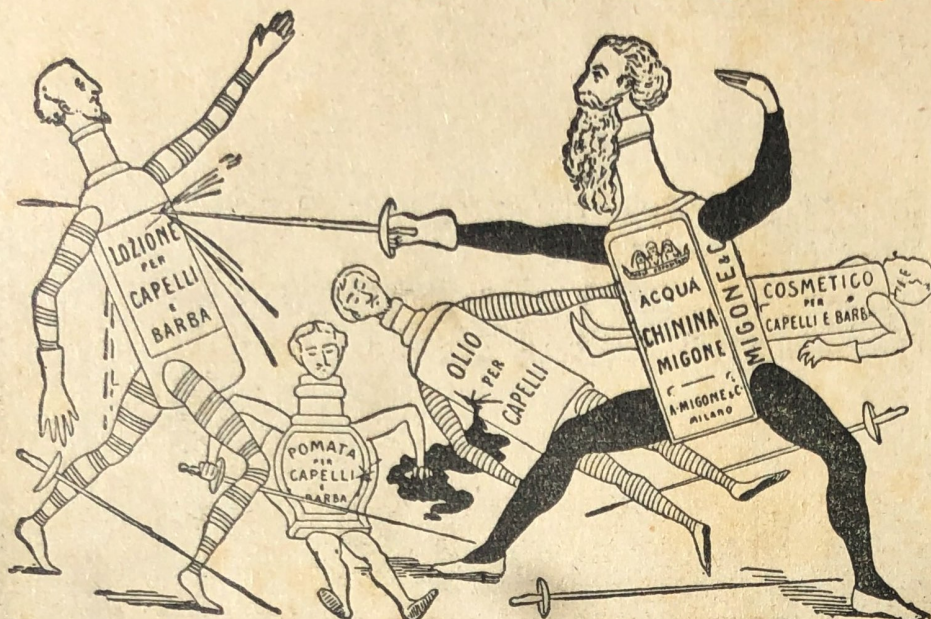
PER LA CURA DEI **CAPELLI** E DELLA **BARBA** USATE SOLO

CHININA-MIGONE

«Guerra a Migone!»
Gridaron, fiere
Acque e pomate
Alle lor schiere.
Olii, cosmetici
E ogni lozione,
Tutti risposero:
«Guerra a Migone!»

La lotta è asprissima!
Ma, ahimè, che morti
In brevi istanti
Cadon gli insorti;
E resta incolume
Fra tal ruina
Sol di Migone
L'acqua Chinina!

L'acqua **CHININA-MIGONE** preparata con sistema speciale e con materie di primissima qualità, possiede le migliori virtù terapeutiche, le quali soltanto sono un possente e tenace rigeneratore del sistema capillare. Essa è un liquido rinfrescante e limpido, ed interamente composto di sostanze vegetali. Non cambia il colore dei capelli e ne impedisce la caduta.

La **CHININA-MIGONE** si vende da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri

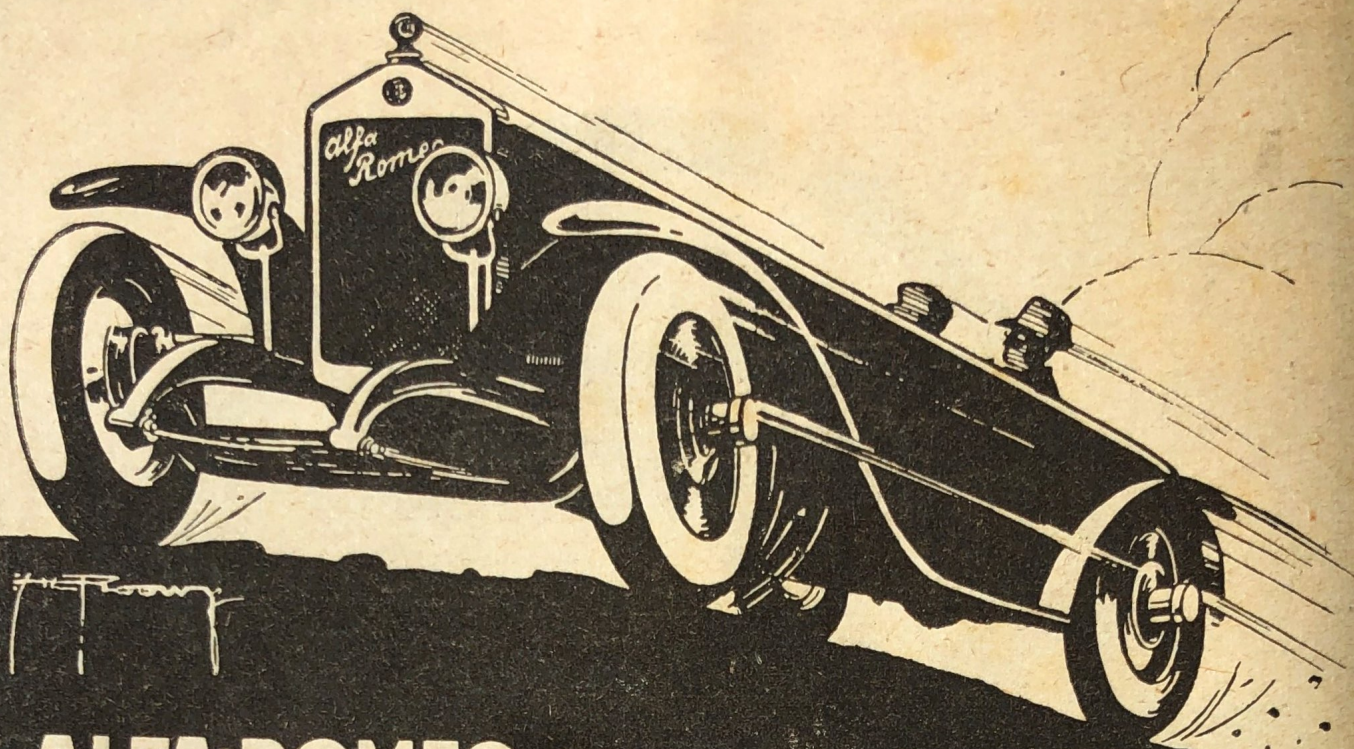
Deposito generale da MIGONE & C. - MILANO - Via Orefici (Passaggio Centr. 2)

IL SOLEX

Accessibilità unica in tutte le sue parti.
Smontaggio istantaneo.
Regolazione definitiva una volta stabilita.

Adottato in serie da: Alfa Romeo, Ansaldo, Aurea, Itala, O.M., Odetti, De Dion, Hispano-Suiza, Amilcar, Salmson, Citroën, Mathis, Délage, Ballot, ecc. ecc.

Agenzia Italiana Carburatore "SOLEX,, Ditta FRATELLI BOESCH - TORINO (13) Corso Galileo Ferrari, 33 - Telef. 45-620

OLTRE 20 AGENZIE REGIONALI CON DEPOSITO IN TUTTO IL REGNO

ALFA-ROMEO
R.L. 6 CILINDRI

S. A. I. ING. NICOLA ROMEO & C. MILANO

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI

IN TUTTI I PASSI AMERICANI

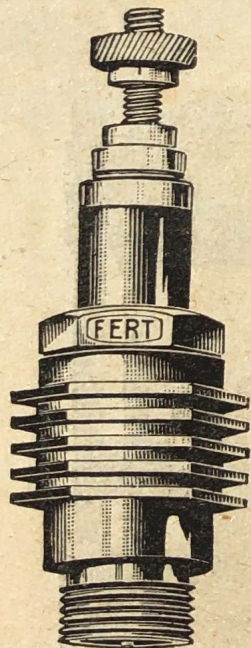
NUOVI MODELLI 1924

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT GENOVA Piazza Fontane Marose, 25

Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

PER I VOSTRI FARI

per l'illuminazione interna degli Autobus
per le saldature autogene in Officina

L'ACETILENE DISCIOLTO

(in bombole)

vi è indispensabile se volete avere:

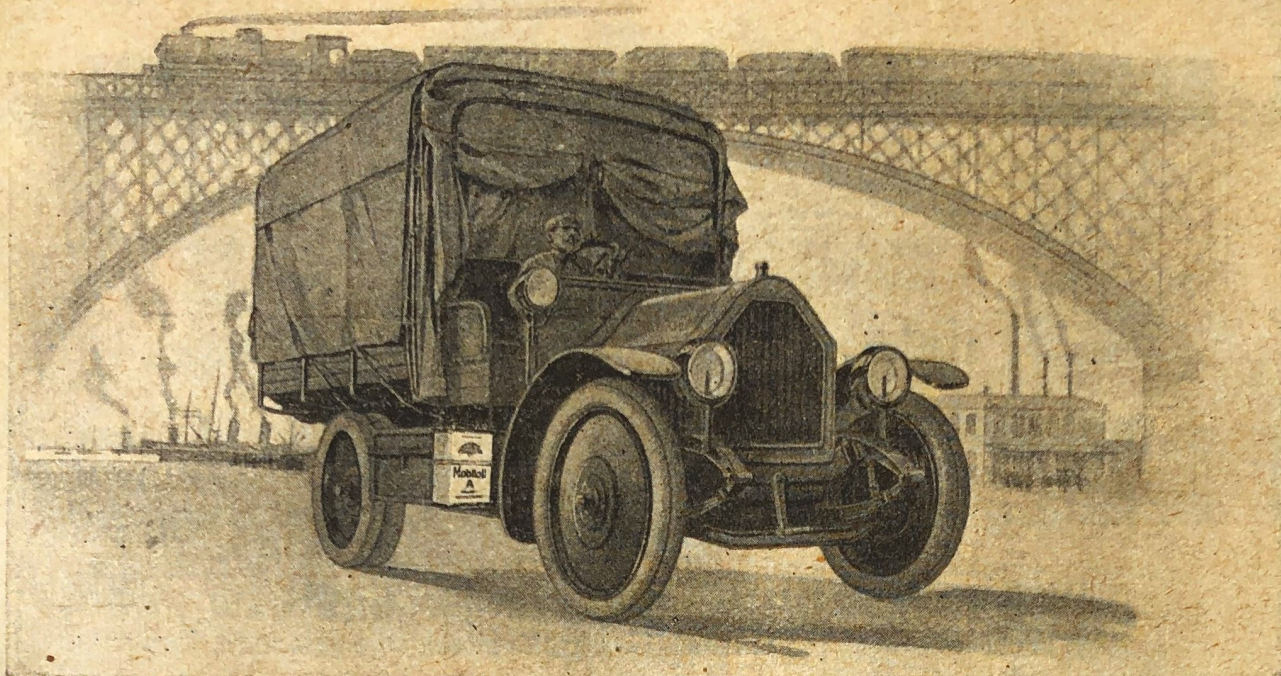
Luce potente *continua e regolabile, efficace anche con la nebbia*
Economia di consumo *(consumate solo l'Acetilene che utilizzate)*
Pulizia
Saldature autogene sicure

Soc. An. **IMPRESA GENERALE FORNITURE FARI e FANALI**

Capitale interam. versato L. 1.400.000

Sede centrale: **ROMA**, Via Due Macelli, 66 - Telegr FAR'ANALI-ROMA - Tel. 38-52
Filiale: **VENEZIA**, Calle 22 Marzo, 2407 - Telef. 17-19

Officine per la produzione dell'Acetilene disciolto in Italia:

ROMA - Via Maruccini, 33 - Telef. 41-65
MURANO (Venezia) - Fondamenta Navagero - Tel. 10-72
BOVISA (Milano) - Via Oberdan, 4 - Telef. 60 300
NAPOLI - Via Nuova di Poggioreale, 54 - Telef. 37-38
CIVITAVECCHIA - Forte Michelangelo.

Il bilancio dei moderni mezzi di trasporto

L'economia è indispensabile per conseguire utili. La lubrificazione razionale è indispensabile per realizzare l'economia.

IN questi tempi di forti gravami fiscali e di alti costi di funzionamento, i proprietari di autoveicoli commerciali devono necessariamente studiare tutte le possibilità di realizzare delle economie.

Eliminando le spese di riparazioni, il rimpiazzo di pezzi e di accessori logorati dall'uso, riducendo il consumo di benzina e lubrificante, potrete aumentare la cifra dei vostri profitti; la chiave di questa economia è la lubrificazione razionale.

La Lubrificazione Razionale, ossia l'impiego della gradazione appropriata di GARGOYLE MOBILOIL per la vostra marca di autoveicoli secondo le indicazioni della Guida di Lubrificazione non è soltanto « dell'olio », ma l'assicurazione contro i rischi di imprevedibili spese di manutenzione, che vi fa risparmiare, soltanto in riparazioni, il costo dell'intera fornitura dell'olio per un anno.

La Tabella Guida di Lubrificazione, universalmente riconosciuta ed apprezzata, è esposta in tutti i buoni garages, ed elencata nell'opuscolo «LUBRIFICAZIONE SCIENTIFICA» che inviamo gratis e franco di porto dietro richiesta.

Mobiloil

Consultate la Guida di Lubrificazione

Sede Sociale: GENOVA - Via Corsica, 21 F

AGENZIE e DEPOSITI; Ancona, Bari. Biella, Bologna, Borgo Panigale, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Livorno, Macerata, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Sampierdarena, Termini Imerese, Torino, Trieste Tripoli, Venezia.

VACUUM OIL COMPANY, S.A.I.

TUBI "ITALIA"

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

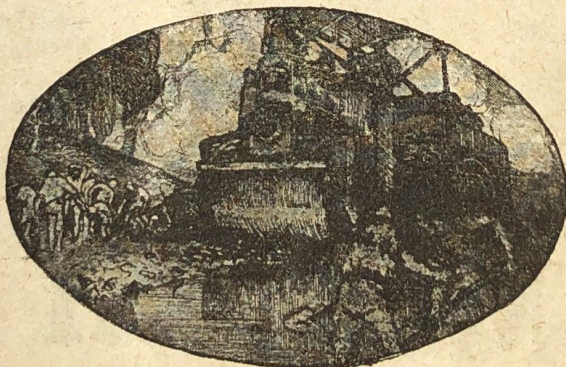
SOCIETÀ ANONIMA — CAPITALE SOCIALE L. 40.000.000
VIA GABRIO CASATI N. 1 — **MILANO** (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi, Fonderia Ghisa e Acciaio.
II „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Laminatoio di lamiere.
III „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi metalliche, Reti, Laminati a freddo.
MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura "ITALIA".
VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, Trafileria, Punte, Cerchi.
I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.
II „ DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.
ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.
BOFFETTO e VENINA (Valtellina): Impianti idroelettrici.

TUBI "ITALIA" SENZA SALDATURA — TUBI "ITALIA" SENZA SALDATURA

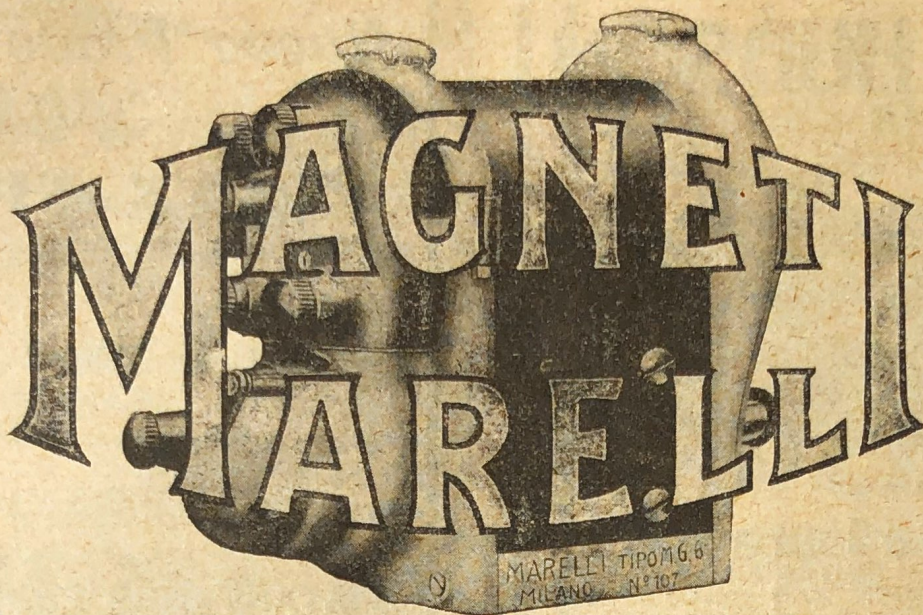
SOCIETÀ ANONIMA **PURICELLI** STRADE E CAVE

MILANO
VIA MONFORTE, 44

ROMA
VIA DELL'UMILTÀ, 43
PALERMO
PIAZZA OLIVUZZA, 3

Pavimentazioni di ogni tipo, in asfalto compresso, a blocchetti di legno, in agglomerati di cemento - Lastricati - Macadam semplice e catramato, Tarmacadam, Asfaltmacadam - Catramature - Asfalti colati.

Miniere, Cave e Cantieri propri Rocce asfaltiche, polvere e mastice di asfalto, mattonelle di asfalto compresso, blocchetti di legno injettati, pietrisco, ghiaia, lastricati, materiali per manti stradali.

Macchine stradali Compressori, frantoi, spazzatrici, inaffiatrici, carribotte, sfangatrici, scarificatori, ecc.

Qualsiasi lavoro, qualsiasi fornitura inerente alla strada

QUESTA MARCA È UNA GARANZIA

Fabbrica Italiana MAGNETI MARELLI
MILANO - Casella Postale 10-32 T.

MAGNETI - EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI PER AUTO

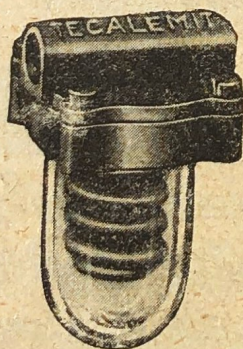
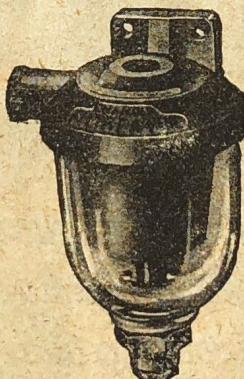
Non più "ratés,,!

TÉCALÉMIT

Non più *gicleurs* otturati!

FILTRI VISIBILI A PELLE SCAMOSCIATA

Il vostro motore abbisogna di benzina pulita e pura, senza polvere, nè acqua!

Filtro "Tablier,,

Filtro "Carburatore,,

Filtro "Capot,,

Voi dovete filtrare la vostra benzina, e perchè il filtraggio sia veramente efficace, bisogna ottenerlo attraverso una **pelle scamosciata**, e non quando la versate nel serbatoio, **ma quando essa giunge al carburatore!**

I filtri visibili
TÉCALEMIT
ve ne danno la possibilità:

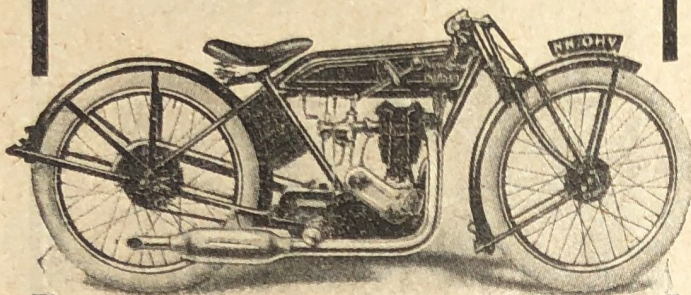
Richiedere prospetti e istruzioni a
D. FILOGAMO
TORINO - Via dei Mille, 24

PERCHÈ

1° **impediscono assolutamente il passaggio dell'acqua** essendo il filtro medesimo in pelle scamosciata;
2° **non possono ossidarsi**, non essendo metallici;
3° **sono facilmente smontabili**, e però consentono la immediata ripulitura, ove si notino delle impurità nella vaschetta di vetro.

INDICARE CHIARAMENTE NELLE ORDINAZIONI:

1° – Il tipo di filtro desiderato (tablier, carburatore, capot);
2° – La marca e il modello del carburatore e della vettura;
3° – Il diametro esterno del tubo d'arrivo della benzina.

DI FAMA MONDIALE

Motocicli a 2 ed a 4 tempi

Modelli Sport, Super Sport (valvole in testa) e da Turismo

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Si ricevono prenotazioni anche per vendite a rate mensili – Chiedere le condizioni speciali

Velocipedi di gran lusso

Vittorio Grilli & C. - Milano (18)
VIA BENEDETTO MARCELLO, 10

Nuovo Prodotto Italiano

ATRAX-FILMS

PREPARATE CON FORMOLA DEL DOTT. **AJMAR**

Sportsmen

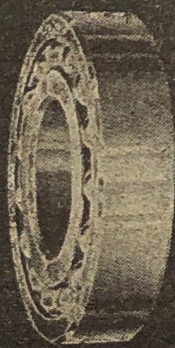
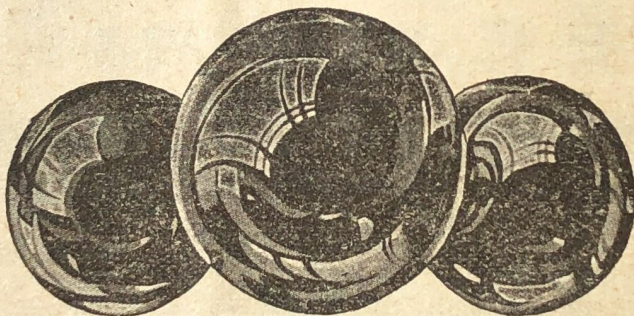
MUNITE I VOSTRI APPARECCHI FOTOGRAFICI DI PELLICOLE A RULLI **ATRAX**

ULTRARAPIDE
ORTOCROMATICHE
MOLTA LATITUDINE DI POSA
FACILE LO SVILUPPO ED IL FISSAGGIO

ISTANTANEE PERFETTE

NESSUN INSUCCESSO

IN VENDITA OVUNQUE

SOCIETÀ ANONIMA TENSI
MILANO
LA PIÙ IMPORTANTE FABBRICA DI PRODOTTI SENSIBILI

LA SUPERIORITÀ del cuscinetto a sfere **SKF** *non è dovuta soltanto alla sua perfetta costruzione, ma anche a tutti i dettagli del cuscinetto e sopratutto alle sfere, la cui precisione e solidità rappresentano quanto di meglio l'industria possa attualmente produrre*

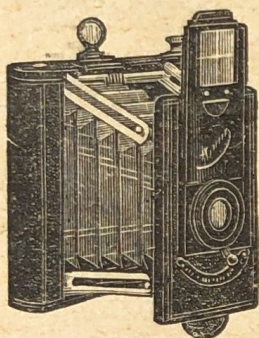
Soc. An. Ital. dei **CUSCINETTI** a Sfere **SKF** - **MILANO** - Via T. Grossi, 7
NAPOLI - Via S. Lucia, 66-68 TORINO - Via XX Settembre, 11

Ecco la marca che garantisce
il successo delle Vostre fotografie

Carte, Lastre, Rool-Films

In vendita presso tutti i Rivenditori

MURER

Premiata Fabbrica di Apparecchi Fotografici
Casa fondata nel 1886
Diploma d'Onore all'Espos. Intern. di Fotografia - Torino 1923

Gli ultimi modelli "MURER" sono un'affermazione dell'industria italiana nel campo della fotografia

Apparecchi pieghevoli "Serie D"

tipi leggerissimi, di minimo volume
con otturatori a tendina regolabili fino ad
$^1/_{1600}$ di secondo ed Obbiettivi Anastigmatici f: 4,5

Formati . . .	4,5×6	6,5×9	9×12	9×14
Lire	390,—	485,—	653,—	830,—

Nuovi modelli con otturatori a tendina, tipi Reflex, stereoscopici, ecc. ecc.

Catalogo a richiesta

Negozio . . . : 1, Corso Venezia
Stabilimento: 2, Via Nino Bixio MILANO

GASOGENO ⊡ ITALIA

per la produzione dell'Areolo-gas mediante idrocarburi

ILLUMINAZIONE - FORZA MOTRICE
RISCALDAMENTO - CUCINA
RISCALDAMENTO SALDATORI ORDINARI
CHALUMEAUX - FUSIONE METALLI - BECCHI
BUNSEN - APPLICAZIONI INDUSTRIALI

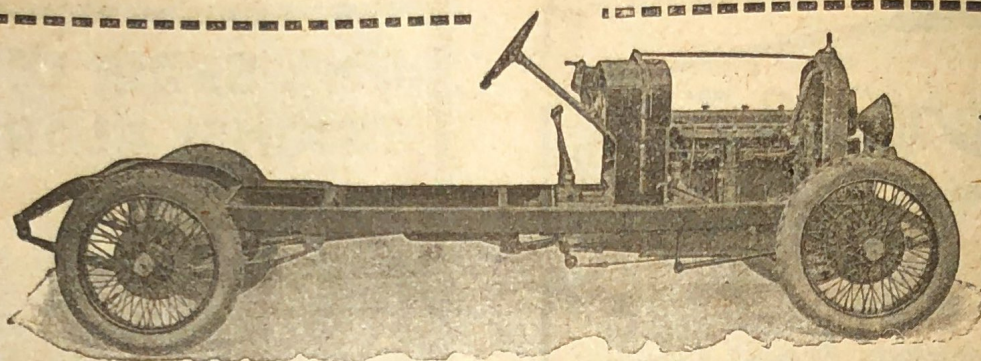
Dott. GIOVANNI SANERO
Via Venti Settembre, 20 - TORINO

UNA SERIE DI TRIONFI GLORIOSI OVUNQUE INCORONA I PRODOTTI DI PROFUMERIA

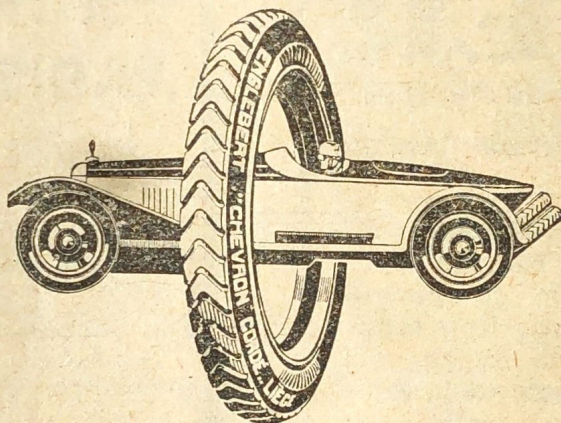
SAUZÉ FRÈRES PARIS

I Profumi Sauzé Frères si vendono presso le migliori Profumerie del Regno. Qualora il Vostro Profumiere ne fosse sprovvisto, mandate un biglietto da visita, con l'annotazione (T.C.I.) all'indirizzo:
Les Parfums Sauzé Frères - Paris
in Italia:
SIGISMONDO JONASSON & C. - PISA
per ricevere assaggi profumati ed indicazione per trovare i nostri prodotti.

SAUZÉ
LES LOTIONS SAUZÉ
LES POUDRES SAUZÉ FRÈRES
LES PARFUMS SAUZÉ FRÈRES
EAU DE COLOGNE CHYPRE

DALMONTE ACME MILANO

Chassis 6 Cilindri - Tipo 6A

SOCIETÀ ANONIMA AUTOMOBILI ANSALDO - TORINO

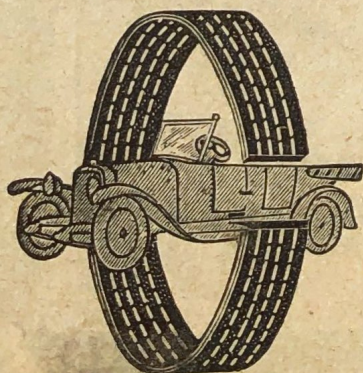
PNEUMATICI
ENGLEBERT

CYCLECARS
SALMSON

Ecco alcune delle maggiori vittorie conseguite nel 1923 da questo meraviglioso binomio:

GRAN PREMIO CYCLECARS DI MONZA (1° e 2° arrivato)
GIRO DI FRANCIA (corsa di resistenza - 4000 km. - 1° ex aequo-medaglia d'oro)
GRAN PREMIO SVIZZERO (cat. 1100 - 1° arrivato)
GRAN PREMIO CYCLECARS DI SPAGNA - San Sebastiano - (1° e 2° arrivato)
GRAN PREMIO CYCLECARS DI FRANCIA (1° - 2° e 3° arrivato)
GRAN PREMIO DI BROOKLANDS (cat. 1100 - 1° e 3° arrivato)

sempre montando pneumatici **CORDE' ENGLEBERT di serie.**

Agenzia Italiana Pneumatici ENGLEBERT
G. GÉRARD
TORINO: Via Goito, 12 - Tel. 40-388
MILANO: Via Petrella, 20 - Tel. 20692
ROMA..: Via S. Nicola Tolentino, 78 - Tel. 10168

Agenzia Generale SALMSON
MILANO
VIA SOLFERINO, 39

FREN-DO
REG. PAT. 5194
NASTRO per FRENI
DISCHI per FRIZIONI

Agenzia Esclusiva di Vendita
ADOLFO ROSSETTI - TORINO (11) - Via S. Francesco da Paola, 21
Telefoni: 46-240 e 46-241 - Telegrammi: Rossetti 46-240 - Torino

STAGIONE SPORTIVA 1924

per cominciare....... l'ammortizzatore di colpi

Hartford

spiana la via alla vittoria della O.M. di SANDONNINO

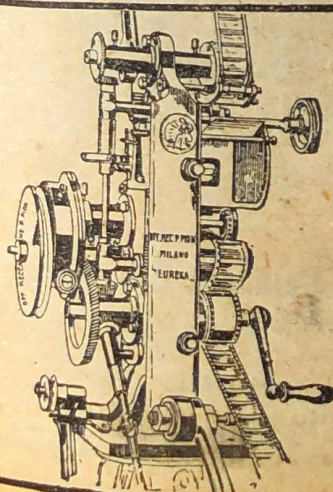
1° assoluto nella COPPA DEL GARDA

IN VENDITA OVUNQUE

PRO-MEMORIA DELL'AUTOMOBILISTA

APRILE

È giunto il momento di rifornirsi di Oleoblitz.

SOC. AN. LUBRIFICANTI ERNESTO REINACH - MILANO

Officine Pio Pion - Milano (20)

Via Lambro, 6 - Telefono 20-163
Telegrammi: Pio Pion - Milano - Code Used: A. B. C. 5th Edit.
CASA FONDATA NEL 1908

Fabbrica Italiana Apparecchi Cinematografici

Proiettore "EUREKA„ (marca depositata) serie 1924 in BRONZO e ACCIAIO
Lampada ad arco con specchio parabolico "PION„ - Economia del 75 %
Impianti completi per Proiezioni ESPORTAZIONE
Cataloghi & Listini - gratis

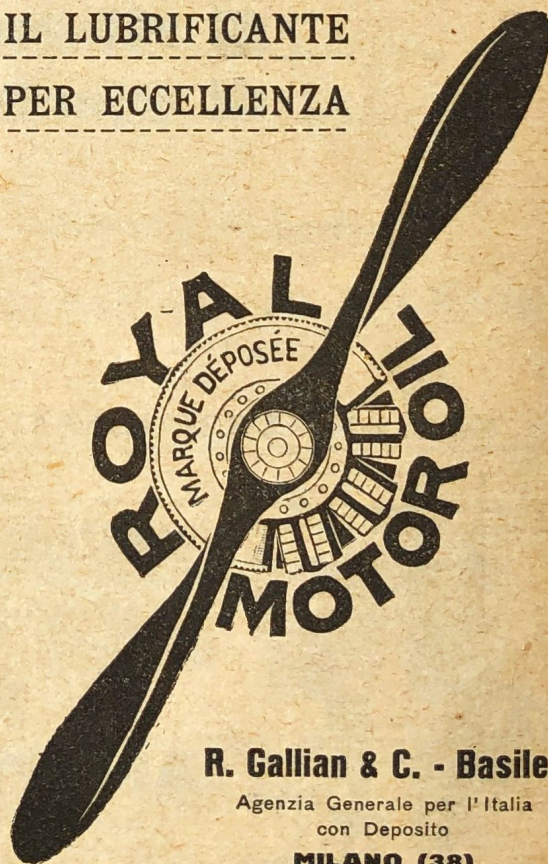
Esposizione Cinematografica Torino 1923 - GRAND PRIX

ACCUMULATORI **TUDOR**

ACCUMULATORI **EDISON**

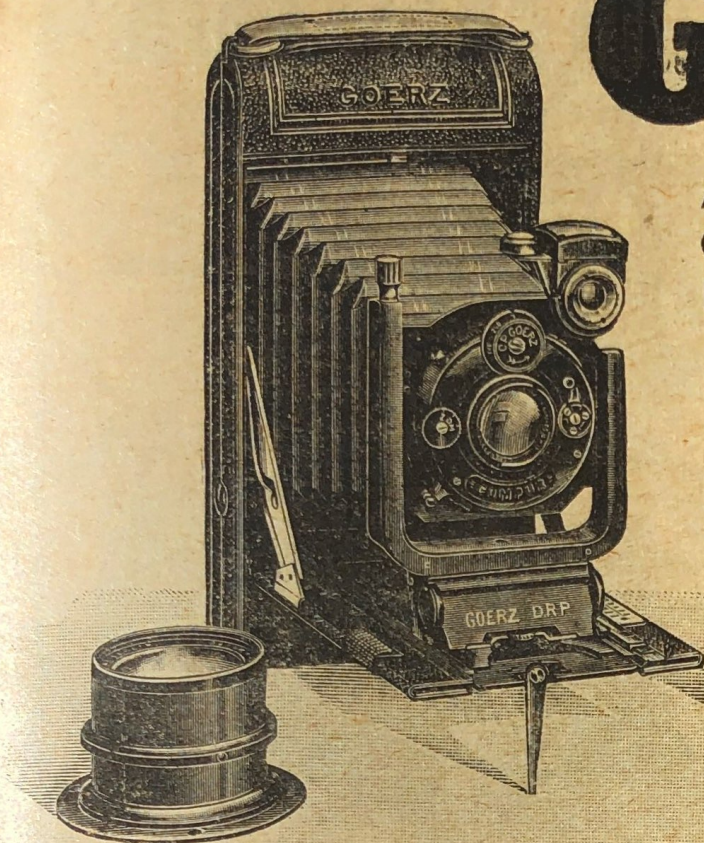
Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

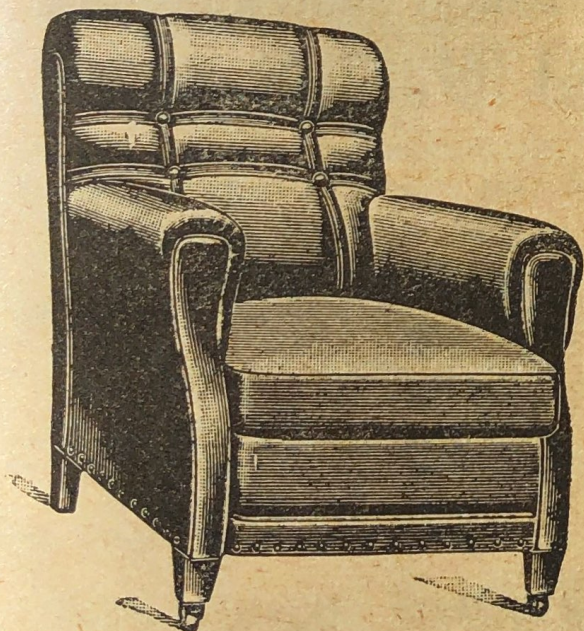
Melzo (Milano)

SOCIETÀ LIGURE
PIEMONTESE AUTOMOBILI
TORINO

GOERZ

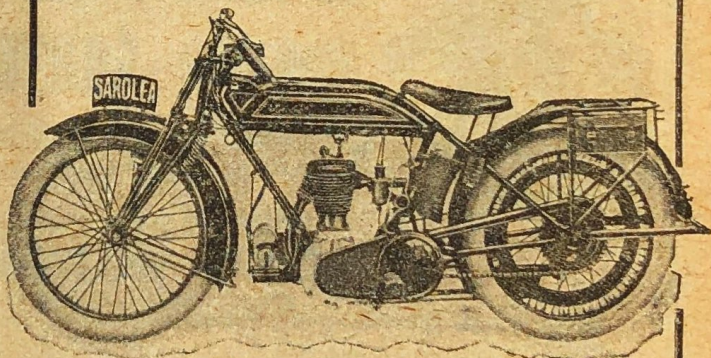
Apparecchi fotografici di precisione
Obbiettivi doppi anastigmatici Goerz
Roll film e Film Pack Goerz Tenax

In vendita presso i migliori negozianti
Catalogo gratis

Comm. KODATO ROSSI
Via Serbelloni, 7
MILANO 13

POLTRONA "FRAU"

(MARCA DEPOSITATA)

TORINO
VIA PALAZZO DI CITTÀ, 6 bis

SAROLEA

La Moto Belga di Gran Classe
- 22 Vittorie nell'anno 1923 -

Tipo 23 F.

Tipo 25 D. 350 cc. 4 tempi 3 velocità turismo
Tipo 23 E. 500 cc. 4 tempi 3 velocità turismo
Tipo 23 F. 500 cc. 4 tempi 3 velocità sport
velocità garantita 100 Km. ora
Tipo 23 G. 500 cc. 4 tempi 3 velocità super sport
velocità garantita 120 Km. ora

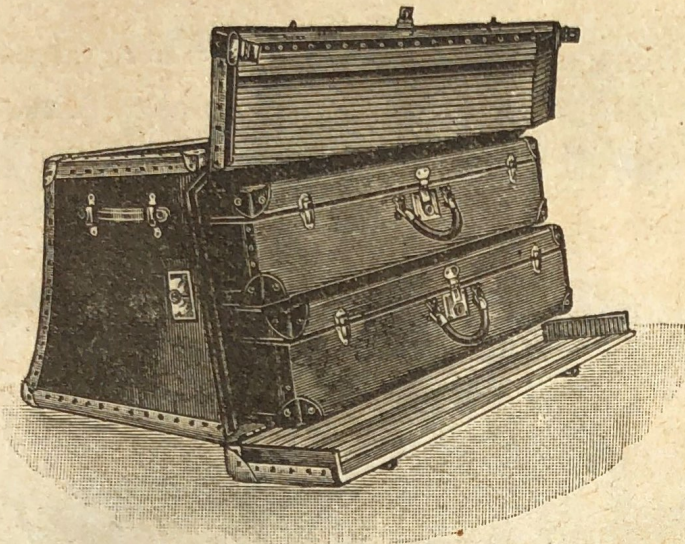
RAPPRESENTANTE GENERALE PER L'ITALIA
SECONDO PRATI - MILANO
Via Carlo Alberto, 32 - Telefono: 253-9240

SOCIETÀ ANONIMA **"LA FIBRA VULCANIZZATA"**

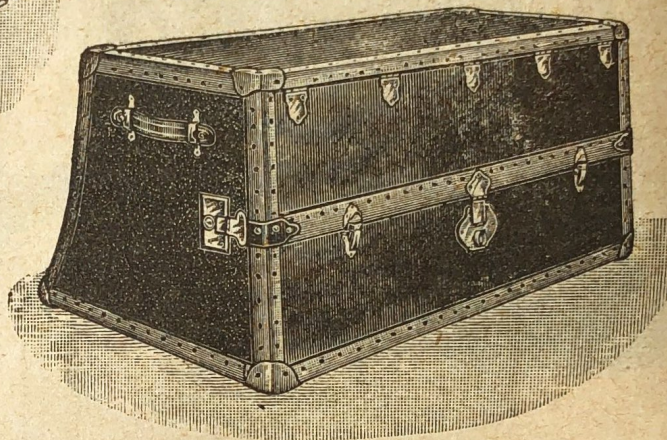
CAPITALE L. 12.500.000.— INTERAMENTE VERSATO

Viale Monza, 43 - MILANO - Telef. 20-950, 20-995
Telegrammi: VULCANFIBR - MILANO

STABILIMENTI:
MILANO - PRECOTTO - MONZA

UNICA FABBRICA ITALIANA
DI FIBRA VULCANIZZATA
IN FOGLI - BASTONI - TUBI
Tutte le applicazioni industriali

Grandiosa Manifattura per la produzione in Serie della **VALIGERIA**

Materiale Automobilistico
BAULI PER AUTOMOBILI
in tutta fibra vulcanizzata

Si mandano preventivi su indicazioni del tipo di macchina o su invio della sagoma e della lunghezza del baule.

Automobilisti!

La SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 10-34, 12-420, 11-45, 10-184 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 intieramente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1922 L. 64.303.026,58

vi raccomanda di assicurare le vostre vetture contro i
DANNI O ROTTURE ACCIDENTALI

Alla fine del 1922 essa aveva liquidato 400 sinistri così ripartiti

	N.	sinistri per L.
per Urti contro alberi, paracarri e simili	66	42 040,–
» Scontri ed investimenti in genere	223	150 745,–
» Slittamenti	25	15 360,–
» Ribaltamenti	30	39 015,–
» Cattivo stato delle strade	28	21 475,–
» Scoppio di pneumatici	9	22 060,–
» Lancio di sassi	13	1 205,–
» Negligenza dello chauffeur	6	1.385,–

RIVOLGETEVI IN TUTTO IL REGNO ALLE AGENZIE DELLE ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 142.912.615,02

FRERA

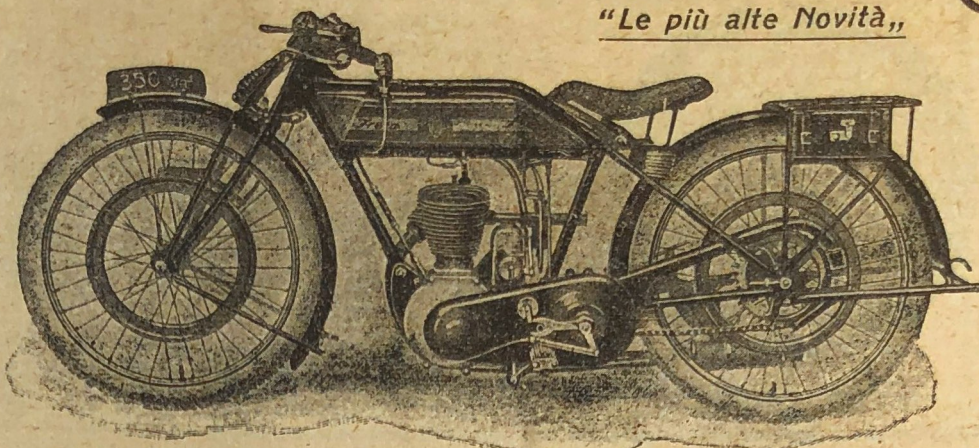
"Le più alte Novità,,"

350 cmc.³

T. K. "Turismo,,
S. K. "Sport,,

500 cmc.³

SUPER-Effe
SUPER-Raid

SUPER-SPORT V.4

FRERA 350 cm.³ tipo "Sport,,
GOMME DUNLOP — CATENE COVENTRY

A richiesta si spedisce gratis il nuovo Catalogo portante anche le Moto 4¼ HP - 8/10 HP = **Motocarrozzini** = & 2½ HP a 2 tempi

Società Anonima FRERA - Tradate

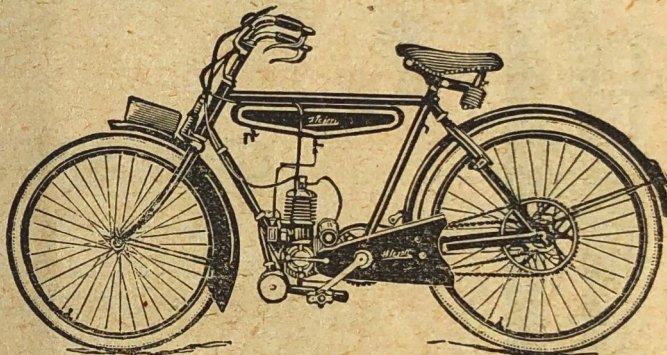
NAP. & VITT. CASTELLI
BRESCIA

DA
CACCIA

Cal. 24, 28, 32. . . . **L. 100.-**
„ 16, 20 . . . . . . **L. 120.-**

IMBALLO GRATIS - CATALOGO GRATIS

Alcyonnette 1½ HP

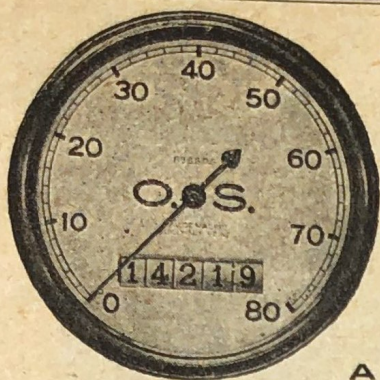
LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE

costruita dalla Casa

di COURBEVOIE

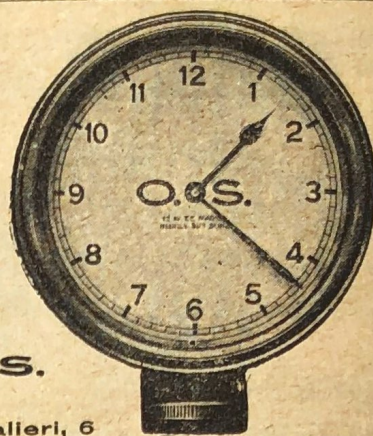
è il veicolo più pratico perchè esso è leggero e si conduce facilmente come una semplice bicicletta. E' munita di frizione, di demoltiplicatore, di trasmissione a catena. Motore a 2 tempi 50x50. Paga la tassa delle biciclette e non richiede licenza di circolazione.

Biciclette "*Alcyon*,, originali trionfatrici nelle più importanti e classiche gare

Soc. An. It. ALCYON - TORINO - Uffici: Corso Venezia, 10

PNEUMATICI
MICHELIN
PER AUTO-MOTO-CICLO

INDICATORI DI VELOCITÀ
CONTACHILOMETRI
OROLOGI
TACHIMETRI
ELEVATORI DI BENZINA
INDICATORI LIVELLO DI BENZINA

O.S.

AGENZIA ITALIANA O. S.
TORINO - Via Baretti, 30 bis
Deposito Milano: "C.O.S.M.O." - Via Bonaventura Cavalieri, 6

OFFICINE MECCANICHE DI PINEROLO

SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

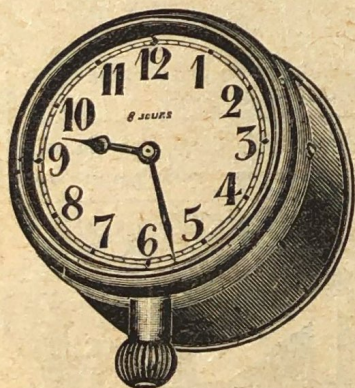
Capitale Sociale
L. 3.500.000

Emesso e versato
L. 2.800.000

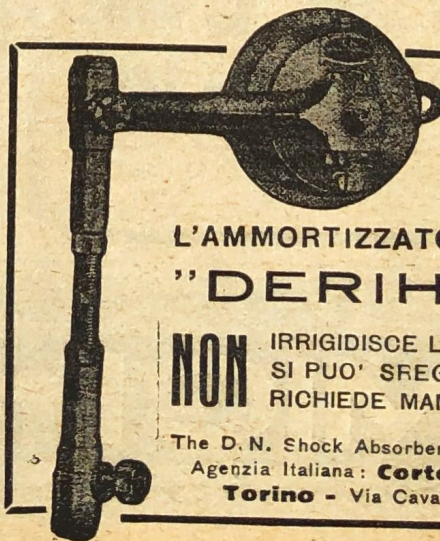
Carri e carrozze per ferrovie e tramvie - Carri cisterna - Materiale Decauville - Carrelli per trasporti - Costruzioni meccaniche e metalliche - Tettoie - Pali a traliccio - Macine per colori - Impastatrici per colori - Apparecchi di sollevamento - Gru spostabili e scorrevoli - Pezzi fucinati greggi e lavorati - Lavori in lamiera Costruzioni in legno - Macchine per lavorazione del legno.

GRU SPOSTABILE A CARELLO

Sono indispensabili: nei **Garages** *e nei* **Magazzini** *per il carico e lo scarico dei carri e dei camions e per qualsiasi trasporto; nelle* **Officine Meccaniche** *per collocare sulle macchine utensili i pezzi pesanti da lavorare. - Di manovra semplicissima, il carrello scorre sotto qualsiasi macchina o veicolo; si possono sollevare i pezzi direttamente e verticalmente da terra.*

Richiedere listini e preventivi alla Ditta Costruttrice

VASTISSIMO assortimento orologi per auto, moto, aviazione, battelli, ecc.

da **Lit. 50.—**
a **Lit. 300.—**

GIOIELLERIA
OROLOGERIA
Ditta F.lli FAGGIANI
Piazza Castello N. 18
TORINO

L'AMMORTIZZATORE a olio
"DERIHON"

NON IRRIGIDISCE LA MOLLA
SI PUO' SREGOLARE
RICHIEDE MANUTENZIONE

The D. N. Shock Absorber Co. – Londra
Agenzia Italiana: **Corte & Cosso**
Torino - Via Cavallerizza, 2

TESSUTO IMPERMEABILE, INALTERABILE, DI GRAN LUSSO
PER LA CAPOTE DELL'AUTOMOBILE

TRADE MARK

SOLI FABBRICANTI

F. S. CARR COMPANY - BOSTON

"Il NEVERLEEK è il tessuto per capote delle vetture di classe,,

Una lusinghiera e convincente affermazione Italiana:

INDIRIZZARE LA CORRISPONDENZA IMPERSONALMENTE ALLA DITTA:

FABBRICA DI AUTOMOBILI LANCIA & C.

TELEGRAMMI: LANCIAUTO - TORINO
TELEFONO N. 27-75
LIEBER'S CODE USED
A B C TEL. CODE 5TH EDITION

REPARTO: CARROZZERIA
DA CITARE NELL'INDIRIZZO RR

TORINO, 5 Febbraio 1924
VIA MONGINEVRO 99

signor PAOLO CASALOTTO

T O R I N O

20, Via Principi d'Acaja

Possiamo dichiararVi che il tessuto NEVERLEEK che ci avete fornito ha corrisposto ampiamente ad ogni nostra esigenza.

I suoi eccellenti requisiti di estetica, perfetta impermeabilità, inalterabilità e facilità di manutenzione, come non abbiamo riscontrato finora in nessun altro tessuto per capote, ci hanno indotto ad adottarlo per tutte le nostre vetture.

Gradite i nostri distinti saluti.

LANCIA & C.
REPARTO CARROZZERIA

Il marchio di fabbrica "NEVERLEEK,, che garantisce al compratore l'autenticità del prodotto, è distintamente impresso a colore oro antico, ogni due Yards nella parte interna del tessuto.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: **PAOLO CASALOTTO - TORINO** - VIA PRINCIPI D'ACAIA, 20
TELEFONO AUT. 42-974 - Indirizzo telegrafico: "CARCOCLOTH,, TORINO

ANNO XXX Sommario del Fascicolo di Aprile N. 4

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso

Preferito in tutto il mondo

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

Anno XXX - N. 4 | Aprile 1924
Abbonamenti per il 1924: L. 18,10 (Estero L. 26,10)

Proprietà letteraria ed artistica
Riproduzione vietata — Tutti i diritti riservati

IL RACCONTO DI UN MINATORE

« Esultante comunico che Galleria Bertarelli è puntualmente sboccata braccio Postumia ieri sera ore ventidue. Attendo Vossignoria. - Perco ».

Questo il telegramma che ricevetti la sera del 15 febbraio scorso. Al quale risposi: « Bravissimo, evviva! Vengo subito o domenica? - Bertarelli ». E di rimando ebbi: « Domenica. Intanto sgombro il passaggio. - Perco ».

Ed ecco che partito col diretto notturno da Milano il sabato, giungevo a Postumia la domenica alle 14 cogli amici cav. Boegan e prof. Gradenigo. Perco ci attendeva, raggiante più del sole che brillava sull'argento della neve nelle praterie.

Aveva un'auto, ma a mezzo chilometro dalle Grotte dovemmo abbandonarla perchè slittava pericolosamente sul ghiaccio.

Alle 15 eravamo all'entrata delle Grotte. Una comitiva abbastanza numerosa aspettava il turno pubblico delle 16 e ci vide con un po' di disappunto infilare con un paio di guide lo stretto corridoio laterale di servizio.

Camminammo nella grotta non illuminata muniti di lampade da minatori. Rifacemmo per la centesima volta quel viaggio nella montagna incantata, forse meno sorprendente e meno bella nella semitenebra, ma certo più misteriosa che se inondata di luce elettrica. Le nostre fiammelle sembravano alzare ad ogni passo un sipario verso l'ignoto per lasciarlo ricadere subito dopo.

Non ci arrestavamo ai soliti punti ove sono le più note singolarità o agli insoliti dove, ad ogni visita, si scopre qualche novità: correvamo in silenzio laggiù, verso il nuovo cunicolo finalmente perforato, incontro allo sbocco atteso e guadagnato attraverso la nuova Galleria in quell'altra serie di caverne, ora da essa appena congiunte al sistema di Postumia.

Il percorso del lungo cunicolo fu segnato da brevissime fermate. Una al punto ove la vecchia « Galleria dei Russi », che finiva al diaframma testè caduto, si congiunge alla Galleria Bertarelli. Ormai il luogo è appena segnato da un'indicazione che rimarrà storica. Vi prendemmo una fotografia con Perco il vincitore, trionfante nell'aureola del magnesio (fig. 4). In un punto, che andrebbe anch'esso segnato per la storia, l'ultima modifica di direzione do-

vuta al topografo Sgrilli, che venne dall'Istituto Geografico Militare mandato, a richiesta del Col. Gariboldi d'accordo col Perco, a riassumere e correggere i vari orientamenti a mano a mano adottati in progresso di tempo. Più innanzi una nicchia ov'era un motore, poi uno scambio di binari pel trasporto dei materiali, poi un'inflessione delle tante che un colonnello rabdomante aveva inutilmente imposte, sperando, tratto in inganno dalla bacchetta magica, di sboccare in qualche galleria naturale che avrebbe abbreviato il percorso.

All'estremità del cunicolo, giungemmo nell'ampiezza tenebrosa della Grotta Nera, solo verso l'alto illuminata dalla grande sua bocca, che risponde nello imbuto dolinare roccioso soprastante.

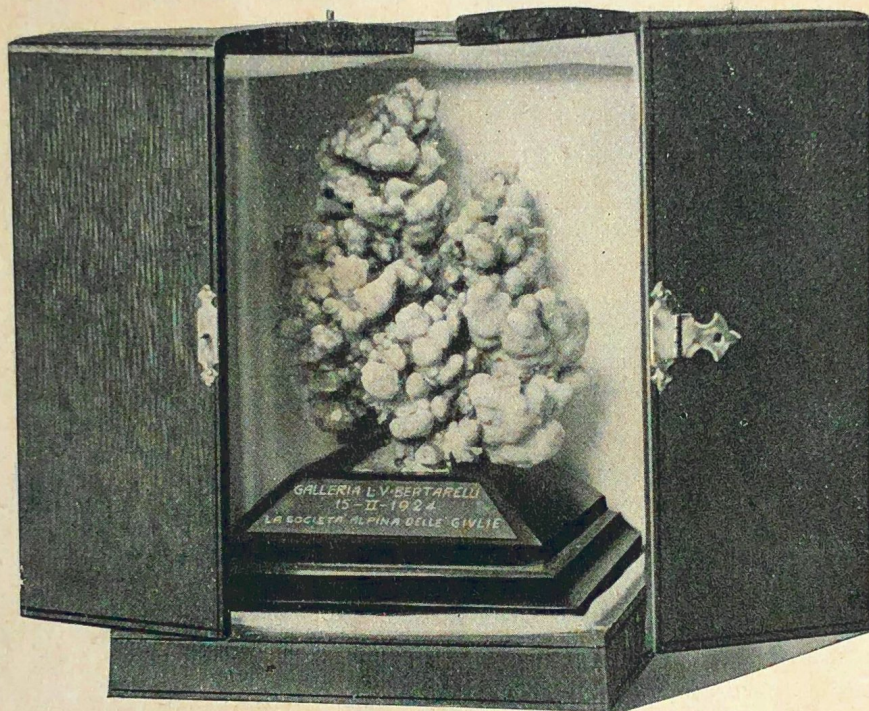
Una cerimonia sotterra.

Quale sorpresa! Una ventina di baldi giovinotti della Commissione Grotte dell'Alpina ci attendeva col gagliardetto, capitanata dal Segretario Beram. C'era anche il Tecnico della Grotta — il già Ten. Piovano — coi suoi minatori. C'erano alcune signore e signorine sciatrici, scese dal candore delle nevi esterne alle stalagmiti nereggianti che han dato il nome alla Grotta Nera.

Mi trovai così in un cerchio di amici scaglionati alla meglio sul pendio. Il gigantesco Beram mi si fa innanzi portando delicatamente come reliquia un minuscolo e grazioso astuccio e, a nome dell'Alpina e della Commissione Grotte, mi offre « un fiore della Grotta Nera » curiosa concrezione a grappolo d'uva che vi è custodito nel raso, scovato su chissà quale seminaccessibile parete (fig. 1). Le parole franche e sincere dell'ottimo Beram in quel luogo inusato, in quella circostanza d'eccezione, tra quel pubblico specialissimo, mi commuovono.

1. - « UN FIORE DELLA GROTTA NERA ».

È allora la mia volta. Ringrazio. Poi ripasso in breve rassegna le vicende fortunose delle Grotte di Postumia. Ne ricordo i più efficaci cooperatori dai Ministri Bonomi e Mauri a Diaz, Bonardi, De Stefani, Serpieri, Corbino. Una parola di particolare ammirazione ho per il Col. Gariboldi, buon genio della speleologia giuliana e una per l'ing. Dompé, simpatizzante delle Grotte, che pure nelle strettoie dei doveri burocratici seppe favorire.

Poi, svestendomi della qualità di vice presidente della moritura Commissione di Vigilanza (1) ed assumendo quella di presidente del Touring, aggiunsi che se si era riusciti, spinte o sponte, a tante cose ed anche a forare la Galleria Bertarelli, lo si doveva pure alla prestazione volonterosa e disinteressata di quella Commissione. Perciò la Direzione del Touring mi aveva fatto latore di un diploma di benemerenza per ciascuno dei suoi membri. Avevo il pacco con me; m'ero rifiutato ad ogni aiuto di trasporto per il piacere di fargli attraversare il nuovo percorso e di poter consegnare, come feci tra gli applausi per i premiati la modesta testimonianza ai membri presenti.

Poi mi sembrò di poter riassumere i meriti dei soldati minatori — quelli che se ne erano andati da tempo e quelli che avevano avuta la soddisfazione di ultimare il penoso lavoro — nell'abnegazione del loro capo — il già tenente Piovano, ora Tecnico delle Grotte — al quale presentai una medaglia d'argento di benemerenza. E una d'oro, ben meritata, si ebbe il Perco.

(1) Fu ora con decreto reale sostituita da una vera Commissione d'amministrazione.

Nella casetta del bosco.

Chiusa così la piccola cerimonia, tra la soddisfazione di tutti, salimmo all'uscita della Grotta Nera. La grandiosa bocca che dalla caverna esce nell'erto imbuto roccioso della dolina, ci riserbava il passaggio improvviso dai 10 gradi sopra zero dell'interno, ai parecchi sotto dell'esterno; dal nero delle tenebre e delle concrezioni che hanno dato il nome alla Grotta, al candore della neve ammucchiata intorno all'abisso, sul quale sporgono come braccia di grue gli scarni rami di alberi barbuti di ghiaccio, chini sul vuoto.

2. - PIANTA DELLA GALLERIA BERTARELLI (V. nota a pag. 346).

E appena fuori ecco, nella magnifica, secolare abetina una capanna da Robinson (fig. 3). È quella del Piovano, ove esso abita con la gentile sposina, a due passi dai lavori, nella solitudine piena di poesia e di disagi. I soldati della Compagnia Allievi Minatori, che sono in altre baracche poco lontane, devono, suppongo, difenderla tutt'insieme dai lupi. La chioma degli alti alberi non permette, credo, che il tetto della capanna sia sfondato dalle nevi. Quando la bora soffia a 100 km. all'ora, gelida e violenta, è ancora, ritengo, la selva selvaggia che in qualche modo protegge il piccolo nido. Ma è proprio un nido come quello degli uccelletti, alla mercè della Provvidenza. Però quando con la capanna c'è un cuore...

L'ottimo Piovano e la sua Signora ci avevano preparato un ricevimento nel primo dei due ambienti della palazzina, — salotto, stanza da lavoro e cucina a un tempo — che è tutto ben foderato, anche sul soffitto, di carta d'imballaggio per renderlo adiatermico (in certa misura: tutto è relativo!). Eravamo là in una ventina; un'altra più numerosa folla di sciatori triestini dell'Alpina circondava la capanna come guardia d'onore. Ma quel gruppo ci lasciò ben tosto, dopo caldi saluti, sdrucciolando sugli sci e celandosi lontano fra i tronchi, per raggiungere un treno del pomeriggio.

Dentro, nel tepore, si stava bene: qualche bottiglia di arzente — per essere più preciso di slivnizza — forte, ma delicata, fatta con le dolci susine del Timavo, circolava sulla tavola; qualche altra di terrano rutilante, era versata nei bicchieri; il bricco del caffè fumava tra le mani gentili delle signore. La riunione diventava sempre più intima. Piovano mi faceva le sue confidenze, soddisfatto.

— Se sapesse l'emozione di quella notte! Non ho potuto trattenermi dallo scrivere poi le mie impressioni...

— Uno scritto? Il « racconto del minatore », dunque. Non si potrebbe sentirlo?

Il giovane Tecnico (la slivnizza è elettrizzante) non fece troppo lo schizzinoso. Chiesi presidenzialmente un poco di silenzio ed ecco che nell'attenzione della piccola assemblea, Piovano incominciò a leggere.

«... L'ABBIAMO FORATA!...».

« Erano circa le 22, quando la porta della baracca, che la bora faceva scricchiolare, si aperse ed un caporale minatore piombò come un bolide nell'interno, si irrigidì sull'attenti e pronunciò concitato, fuori di sè dalla gioia, la frase che io avrei attesa appena 48 ore dopo: « L'abbiamo forata! ».

« Scattai dallo sgabello come se un'esplosione mi avesse svegliato da un sonno profondo. Era vero? La Galleria Bertarelli, dopo oltre tre anni di lavoro, attraverso mille difficoltà era « forata »?

« Non seppi aggiungere verbo e, abbracciata la mia cara sposa anch'essa intontita dalla inaspettata novella, uscii di corsa.

« Volevo vedere! Dovevo vedere! La gioia mi rendeva impaziente. Scesi a precipizio nella neve la ripida strada tortuosa che va all'imbocco della Grotta Nera e poi conduce nella Galleria, seguito dai miei minatori.

3. - .... UNA CAPANNA E IL TUO CUORE ....

« L'atmosfera non vi era più afosa e pesante come poche ore prima; una corrente d'aria fresca e pura l'aveva spazzata ed ora l'opera dei ventilatori elettrici diveniva superflua.

« Un foro di 50 cm. di diametro, nel quale l'aria passando sibilava, metteva ora in comunicazione la Galleria Bertarelli con quella chiamata « dei Russi », perchè scavata durante la guerra da prigionieri.

« Vi passai. Qui vidi con quale esattezza i calcoli del topografo Sgrilli erano stati eseguiti. La Galleria era sbucata matematicamente sull'asse prescritto dal suo calcolo.

« Bravo Sgrilli!, credo di aver pronunciato ad alta voce. Il freddo che avevi sofferto l'inverno scorso sulle cime di questi monti nella triangolazione esterna, ti veniva ricompensato. Miglior risultato non potevi attenderti nè desiderare.

« Proseguii nella Galleria dei Russi che da quel momento prendeva pure il nome di « Bertarelli », come se dovessi scoprire chissà quali meraviglie. Sapevo benissimo che nulla di nuovo mi attendeva e pur trattavia avanzavo.

« L'idea di giungere fino a Postumia per la nuova strada mi balzò alla mente: dovevo andarvi per comunicare a tutti la mia, la nostra gioia!

« Rimandai indietro parte dei minatori a fornirsi di attrezzi atti ad aprirci le porte chiuse dalla parte opposta, che ci avrebbero precluso il cammino.

« Mi sentivo sollevato, come se mi fossi scaricato di un gran peso. Eravamo finalmente sbucati! Camminavo in fretta e tutta la storia di quei lavori mi sfilava nei ricordi. Lunga storia veramente, ricca di colpi di scena, storia che rispecchiava in tutte le sue parti alcune ferree volontà cozzanti contro barriere che a tutta prima sarebbero apparse insormontabili.

« Come non pensare alle fatiche sostenute dal comm. Bertarelli, per la provvista dei materiali meccanici di perforazione? Mi passava nella mente un fatto veramente unico: che dopo lunghissime pratiche esso aveva scovato i materiali occorrenti laddove gli stessi che li tenevano in consegna non ne conoscevano l'esistenza. Sembrerebbe inverosimile se non fosse realtà.

« E lo sforzo per dirimere le infinite difficoltà burocratiche sostenuto dal Col. Gariboldi in mille casi ed anche per mantenere in efficienza il Distaccamento Genio sempre vacillante? E gli spaventi atroci provati dal signor Perco, il quale alle notizie « il motore è rotto » perdeva dieci anni di vita, o « il Distaccamento deve rientrare alla Sede » andava indietro di altri dieci? E le sue corse a stuzzicare or questo or quell'altro illustre personaggio, escogitando mille artifici per ricevere aiuti, appoggi e così via? Fin dove si

giungerebbe enumerando tutti gli uomini illustri a cui il signor Perco si rivolse?

« Giunsi senz' accorgermene ai piedi del Calvario, dove mi sedetti. La mia rassegna mentale continuò mentre attendevo i minatori. E ricordai il Col. Ciotto, comandante il glorioso V° Genio Minatori, bella figura di ufficiale e di ingegnere, che staccò pel primo nel 1921 a Postumia l'8ª e la 10ª Compagnia Minatori e la frase da lui pronunciata allorquando gli richiesi i compressori per i primi lavori: « Scelga nei magazzini quanto le occorre affinchè le due belle Compagnie si facciano onore e tengano sempre alto il nome del nostro Reggimento ».

« Io scelsi fra quei material residuati dalla guerra quanto vi era di meglio, ma ohimè! ben poca cosa.

« Il mio pensiero corse anche ai primi Ufficiali del Genio che iniziarono i lavori: al Cap. Miglietta, lavoratore poderoso e instancabile, ai Tenenti Turtura, Raviolo e Sanna; al buon Ursillo e infine all'aiutante di battaglia Robotti, già mio aiutante in guerra, che lasciò con dispiacere la consegna, a 40 m. dallo sbocco, al Ten. Caretto, antico ufficiale minatore, a cui toccò la gioia di sbucare.

« I miei minatori si facevano attendere. Probabilmente non pratici del nuovo labirinto che loro si era aperto dinanzi, avevano smarrita la strada più breve. Ascoltai aguzzando l'orecchio, ma non udii che lo stillicidio delle stalattiti. Ero però gongolante e quella mia felicità avrei voluto comunicarla a tutti. Avrei voluto trovarmi a Milano, svegliare il comm. Bertarelli, urlargli all'orecchio la frase del caporale minatore: « l'abbiamo forata », quindi trasportarlo fino all'avanzamento della sua Galleria e farlo passare per quel foro angusto. Oh, come sono certo si sarebbe impolverato volontieri le mani e gli abiti attraversando il cratere della mina recente! Lo ricordavo in un'esplorazione dell'aprile scorso strisciare bocconi per ben 75 m. in un cunicolo che si diparte da un ramo della Grotta Nera, alto in certi punti appena 40 cm.; lo ricordavo coperto d'argilla immerso fin oltre il ginocchio nel sifone appena scoperto della Grotta G. Ed ora chissà con qual gioia si sarebbe di nuovo infangato e impolverato nell'attraversare *tutta* la sua Galleria!

4. - IL PUNTO DEL DIAFRAMMA ULTIMO CADUTO.

« Finalmente un rumore di voci lontane mi annunciò l'avvicinarsi dei minatori. La gioia in quegli animi semplici si esternava col canto. Essi, quasi tutti valtellinesi, cantavano le loro canzoni di miniera:

... Lo sai che i minatori son ligere
portan le braghe grosse e stivaloni
l'an apena disbucà la galeria...

« Cantavano, quei bravi soldati e in quella rozza canzonetta traspariva un profondo sentimento che mi commoveva.

« Cantavano, felici di aver vinta la gara ingaggiata fra le due squadre di lavoratori: la « Squadra del Moro » e la « Squadra del Rosso » capeggiate da un minatore bruno e da un altro rosso. Questa sublime e accanita gara di lavoro aveva raggiunto negli ultimi tempi la fase più acuta. Non vi era tregua, non vi era orario di lavoro. Allorquando una squadra terminata la « volata » cedeva il posto al-

l'altra, prima di abbandonare il lavoro sondava il diaframma, cacciandovi un fioretto di due metri nella speranza di vederlo scomparire nel vuoto.

« Ed ora la « Squadra del Rosso » aveva vinto benchè poche ore prima il Moro stesso in persona avesse fatto il sondaggio.

« Sublime gara! Mentre alla superficie del mondo tutti cercano di battere dei *records*, i nostri umili soldatini, sperduti sotterra ove

5. - LA « SQUADRA DEL ROSSO » E LA « SQUADRA DEL MORO ». NEL MEZZO: PERCO; ALLA DESTRA IL TEN. CARETTI, ALLA SIN. IL TECNICO DELLE GROTTE PIOVANO.

non vi era pubblico ad applaudire, nè speranza di lucro, avevano anch'essi battuto un *record* di lavoro, unicamente per una galleria da sbucare: sì, gloria che soltanto chi è minatore sa apprezzare al giusto valore, gloria e soddisfazione riservata ai minatori ed a loro soltanto.

« Doveva essere tardi; nessuno di noi, nella foga di avanzare, aveva pensato a portarsi l'orologio. Quelle poche ore vissute intensamente ci avevano fatto perdere la nozione del tempo. Forse era passata la mezzanotte.

« Ripercorsi così la Grotta di Postumia per l'ennesima volta e mi parve nuova. Non ero forse entrato pel primo attraverso una via appena aperta? E intanto cosa avrebbe pensato la mia sposa lasciata sola lassù, in mezzo al bosco? Perchè non ritornavo? Una forza superiore alla mia volontà mi spingeva innanzi, certo del resto che essa avrebbe compreso e perdonato il mio ritardo. Così continuammo a proseguire. I miei minatori avevano cambiata la canzonetta:

... Gira la dinamo
romba il motor
evviva il genio
dei minator!...
Con il martello perforator
anche all'austriaco sbuchiamo il cor...

« Erano strofette di guerra che tante volte avevo sentito mentre si andava al lavoro, dinanzi alla morte in agguato.

« Il rombare della Piuca e l'aria fredda che ci colpì in viso ci annunciarono che eravamo allo sbocco verso Postumia. Il vecchio, arrugginito cancello gotico si aprì cigolando colla nostra chiave. Nè il freddo all'esterno, nè i 30 centimetri di neve immacolata, stesa come un tappeto dinanzi all'ingresso ci arrestarono un istante. Udimmo l'orologio di Postumia battere le 23 e tre quarti. In pochi passi fummo dinanzi all'abitazione del buon Malusà, il *Gatto delle Grotte*. Ci fermammo, lo svegliammo ad alte grida. Esso si precipitò entusiasmato, rapidamente vestito, porgendoci delle fiaccole rosse da lungo preparate in attesa della grande occasione; le accendemmo, raggiungendo poco oltre la casa del signor Perco. Anche qui nuove grida. Il Perco, spaventato da quella irruzione notturna e dalla luce sanguigna delle nostre torce, che pareva d'incendio, comprese tosto anch'esso la frase gettata senza preambolo: « l'abbiamo forata ». Appena qualche minuto dopo spalancò la porta di casa, accogliendo nel suo elegante salotto i minatori impolverati, dagli scarponi inzaccherati di fango, stanchi, ma infinitamente contenti. Dagli occhi ancor gonfi del primo sonno traspariva la sua gioia immensa. La sua gentile Signora e la Signorina alla lieta notizia si erano anch'esse alzate e vollero far festa a quei bravi soldati. Fu dato fondo a tutto quanto c'era in casa, dal vino al rhum,

6. - LO SBOCCO DELLA GALLERIA BERTARELLI NELLA GROTTA NERA.
Davanti allo sbocco il principio della discarica che si estende per un centinaio di metri. A destra una enorme stalagmite. Le vòlte sono altissime e tutto l'ambiente, come lo indica il nome, è coperto di concrezioni nere. La Grotta Nera si estende per oltre mille metri estremamente pittoresca e grandiosa e vi sono già fatti lavori importanti (strade, ponti) che verranno congiunti con quelli dell'Abisso della Piuca, mediante una piccola galleria di 45 m. circa.

alla slivnizza, dalle clobacche ai biscotti. Non mancava neppure un meraviglioso strucolo, di mano della Signora, per completare il gaudio del festino improvvisato ».

7. - UNA FOTOGRAFIA POCO COMUNE: SCIATORI IN GROTTA.

Ritorno.

Il «Racconto del minatore», detto con semplicità commossa dal suo autore nella piccola casa del bosco, a pochi passi dall'antro ove si era svolto per anni il durissimo lavoro, ci aveva fatti pensosi. Sentivamo gl' insegnamenti di quella storia di energie, di costanza, di abnegazione. «L'ora del tempo» contribuiva ad intrecciare nell'allegria la riflessione; la compagnia, prima rumorosa s'era fatta cenacolo. I vetri della finestrella, appannati pel freddo esterno, rosseggiavano nel tramonto. Era venuto il momento del congedo. Fu con un senso di affettuoso dispiacere, non privo anche di qualche po' d'invidia, che abbandonammo la giovane coppia nel silenzio della foresta, mentre la nostra brigata cominciò, in fila indiana, ad inabissarsi nell'imbuto della Grotta Nera. Le lampade accese in quelle prime ombre vespertine eran prive di splendore: oscillavano sulla neve candida come fredde fiammelle verdi. Ma tosto, in grotta, la temperatura più alta ravvivò gli spiriti. Ci ingolfammo nella Galleria Bertarelli percorrendola a grandi passi. Quando dal lungo budello disadorno sbucammo nella Grotta di Postumia, l'ambiente meraviglioso ci prese ancora una volta. Sfilavano accanto a noi, nelle tenebre appena rotte dai nostri riverberi, i colossi della Grotta, le pareti scintillanti come cieli stellati, i baratri insondabili, le cupole perdute nella tenebra.

Moroevich, il musicista della Commissione Grotte, intonò a mezza voce una canzone cadenzata col passo, poi il coro divenne generale: le voci argentine femminili punteggiavano gli acuti, si sposavano alle basse o alle baritonali degli uomini, tessevano il canto.

Nelle grotte è raro il rimbombo: la voce non vi ha strascichi. Questo giova ad un coro che rispetti poco i tempi; d'altronde l'orecchio è tollerante quando il sentimento si sveglia e trabocca. Quanta dolcezza in quelle canzoni popolari di guerra rievocate da giovani che incutevano rispetto: alcuni che furono generosi volontari nelle nostre file; altri dispersi dal sospettoso Governo austriaco alla fronte russa prima che avessero avuto possibilità di passare il confine; i più giovani, che non ebbero tempo di imbracciare le armi, felici di poter quanto prima assolvere il loro dovere di cittadini, coscritti nell'esercito della Patria! E le loro sorelle e le loro mogli che erano con noi non ostentavano con una parola sola i loro ricordi di angosce superate, ma si sentiva che silenziosamente ancora trepidavano, come dopo un sogno spaventoso.

Io camminavo accanto ad una signora, sposa ad uno di quegli eroi modesti: entrambi hanno passato nelle ambasce più dolorose gli anni di guerra. Erano stati per un giorno

miei ospiti carissimi e ne avevo udito, in un momento di abbandono, il racconto fatto con semplicità e virilità commoventi degli strazi subiti. Il marito batteva ora risoluto il passo in testa alla brigata gli sci in ispalla, al chiarore della sua lampada. La moglie presso di me, sapeva bene a cosa io ripensavo.

Una dopo l'altra si sgranano le brevi melodie. Qualche voce bassa dà il tono quasi un'antifona; seguono le altre come un responsorio. Invero nell'oscurità, fra i colonnati, sotto le vôlte immense, quei canti sembrano di una liturgia. Il pensiero musicale va sempre ben oltre le parole, che diventano quasi simbolo e traccia al sentimento. Ora si canta « Quel mazzolin di fiori » l'inestinguibile palpito del cuore inesperto :

... Quel mazzolin di fiori
che vien dalla montagna
e bada ben che non si bagna
perchè l'è da regalà.

E l'è da regalare
perchè l'è un bel mazzetto
lo voglio dare al mio moretto
questa sera quando vien.

Stasera quando viene
sarà una brutta cera
perchè sabato sera
lui non è vegnù da me...

E poi viene il seguito accorato, quasi tragico, che « fa pianze e sospirare »... Forse per reazione al suo languore uno intuona l'atroce « Testamento del maresciallo » che sente la trincea e il coltello dell'ardito :

... Il maresciallo l'è ferito
l'è ferito e sta per morì.

Cosa comandelo, signor maresciallo,
che noi adesso siamo arrivà.

E io comando che il mio corpo
in sei pezzi sia taglià :

Il primo pezzo al Re d'Italia
secondo pezzo al Battaglion,

Il terzo pezzo alla mia mamma
che si ricordi del suo figliol,

Il quarto pezzo alla mia bella
che si ricordi del suo primo amor,

Il quinto pezzo alle Tofane
che lo fiorisca di rose e fior,

Il sesto pezzo alle frontiere
che si ricordi del settimo alpin.

Poi dopo un po' di silenzio si diffonde nella Grotta l'ineffabile dolcezza che mette i brividi delle « Campane di S. Giusto » e il nostalgico « ... Cadorna manda a dire... ».

... E Cadorna manda a dire
che si trova là sui confini
e ha bisogno degli alpini
per potersi avanzà...

Giungevamo così a fianco di quella mensa di pietra su cui sono schierate le ossa di animali fossili scavate nella Grotta. E qui ci arrestammo per prendere una fotografia certamente curiosa : l'antichissimo lavorio della natura serra tutt'intorno il quadretto nelle concrezioni della caverna (fig. 7); la preistoria sta da un lato in mostra sulla mensa, e dall'altro la scenetta *up to date*, certo mai vista, di un plotone di sciatori in una caverna.

8. - MONTE NERO E MONTE ROSSO.

Ripartimmo : questa volta il Moroevich dirige la marcia con un inno marziale : « Monte Rosso e Monte Nero » :

... Spunta l'alba del 15 agosto
comincia il fuoco l'artiglieria
3° alpini per la via
Monte Nero a conquistà.

Appena giunti a 20 metri
dal costone trincerato
con assalto disperato
il nemico fu prigionier.

Per le vette da conquistare
abbiam perduto tanti compagni
tutti giovani sui vent'anni
la sua vita non torna più.

Il colonnello che piangeva
a veder tanto macello :
datti coraggio, alpino bello,
che l'onore sarà per te... (1).

---

(1) Musica e parole delle canzonette sono riprodotte per gentile concessione della Casa Musicale Sonzogno da *Canti di Soldati*, raccolti da P. Jahier, armonizzati da V. Gui ; L. 16.

***

Alt! Eccoci al cancello gotico d'uscita, termine dell'escursione; i ghirigori del ferro sotto i due sesti acuti si vedono appena; fuori è più notte che dentro. Saluto i giovani amici; l'indimenticabile giornata è finita: essi si recano a Trieste subito. Io mi trattengo: l'indomani andrò alla Grotta di Lueg. Ma non temete, lettori, per questa volta non ve ne dirò nulla, vi lascio in libertà; anch'io vado a cena. E di buon umore, perchè «l'abbiamo forata», sì, finalmente «l'abbiamo forata»!

L. V. BERTARELLI.

NOTA. - La Galleria Bertarelli, il cui scavo ebbe i contraccolpi delle vicende che travagliarono il Paese è lunga m. 454. Iniziata da prigionieri russi nel 1916, subì poco dopo una interruzione di quattro anni. La natura delle rocce e qualche frana di fango o di sabbie provocarono deviazioni. Si rese necessaria una nuova calcolazione degli elementi di direzione essendo andati perduti durante gli ultimi giorni della guerra tutti i documenti del progetto iniziale dovuti al Direttore delle Grotte, Perco. Anche gli strumenti del servizio tecnico delle Grotte erano spariti durante la baraonda della catastrofe austriaca. Per iniziativa del Col. Italo Gariboldi, rappresentante del Min. della Guerra nella Commissione di Vigilanza per l'Amministrazione delle Grotte, l'Istituto Geografico Militare inviò per una nuova calcolazione il topografo Sgrilli il quale, con una nuova poligonale, determinò la direzione dell'ultimo tratto della Galleria con precisione assoluta, sì che lo sbocco nella ex Galleria dei Russi avvenne alla perfezione.

Durante il periodo italiano dei lavori si succedettero l'8a e 10a Compagnia Min., la 4a Comp. del 5o Raggrupp. Genio, il Distacc. Min. del 5o Regg. Genio. Ultimamente i lavori furono condotti con due squadre di giorno e due di notte, ciascuna di 6 minatori e 6 manovali con 4 motoristi. Furono consumati 3600 kg. di gelignite, 2180 di cheddite, 2340 di dinamite, 19.000 metri di miccia, 4500 capsule. Furono adoperati motori e motocompressori, ventilatori, gruppi elettrogeni per l'illuminazione, un importante impianto Decauville.

1 premio da 5000 lire

10 premi da 1000 lire

10 premi da 500 lire

sono stabiliti per i presentatori di un maggior numero di Soci Vitalizi.

59 fogli della Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000

sono inviati gratis a tutti i Soci che li desiderano.

Leggere a pag. 417 del presente fascicolo le norme per concorrere ai premi.

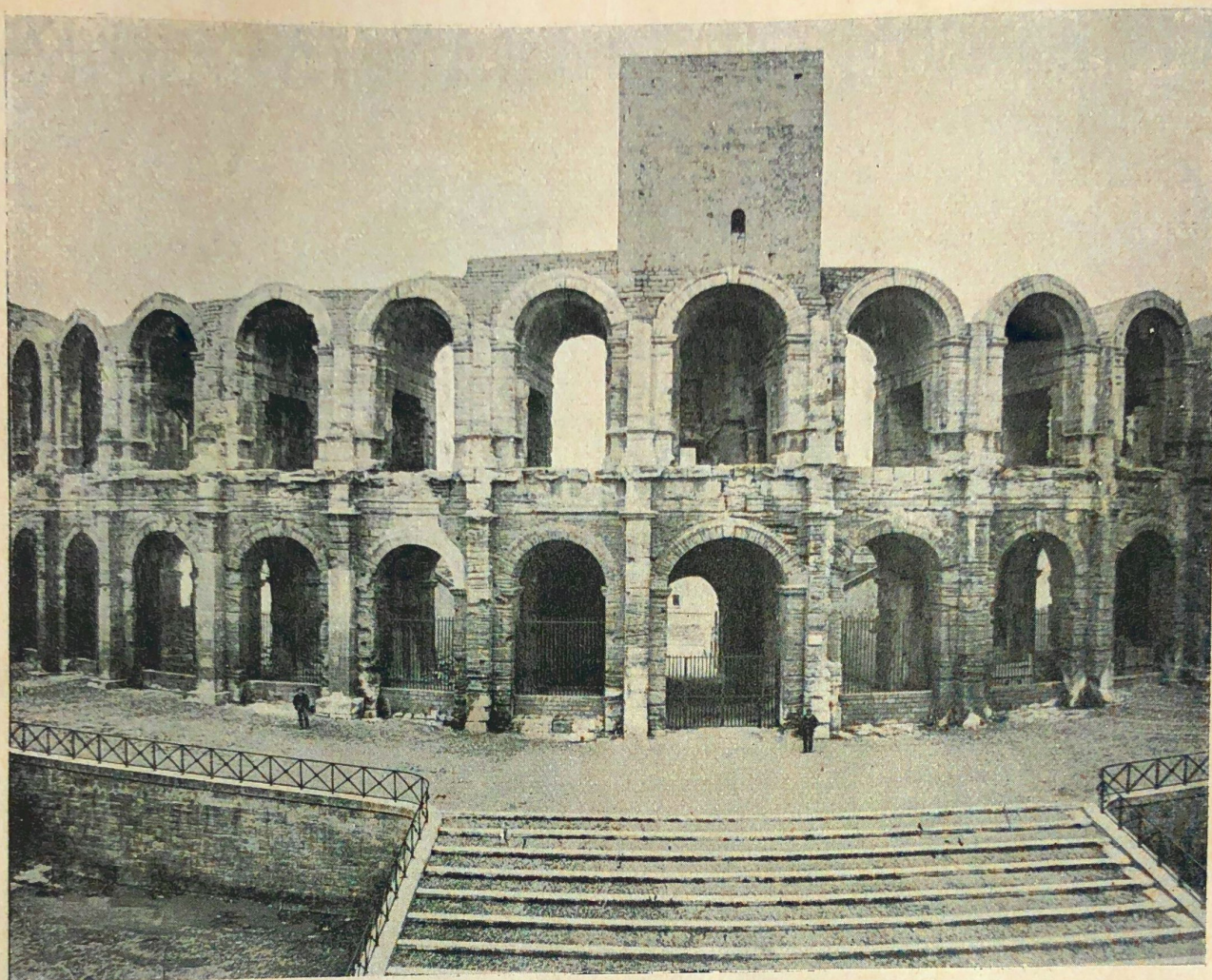
CITTÀ ROMANE DI FRANCIA: ARLES

Chi si proponesse un viaggio intorno al mondo alla ricerca dei monumenti e delle memorie lasciate dal dominio di Roma, sarebbe indotto a muovere i primi passi sul suolo francese. Si dovrebbe in realtà incominciare dalla Spagna che è la più antica conquista fatta dai Romani in occidente. Ma, invero, quando si pensa alla Romanità viene in mente sopra tutto la Francia che noi siam soliti chiamare la nostra sorella latina. Forse perchè, da molti anni ormai, i nostri rapporti son più vivi e più intimi con la Francia che con la Spagna; e anche perchè sono effettivamente imponenti le vestigia romane di alcune città francesi meridionali. Non si può del resto disconoscere l'enorme importanza politica e militare che ebbe per Roma l'assoggettamento della Francia. La prima a cadere in potere romano e ad essere fatta *provincia* di Roma fu quella parte del mezzogiorno francese che conserva ancora oggi nel nome di *Provence,* e cioè provincia, il ricordo dell'assoggettamento: quella Provenza che ha persino manifestato — in un paese dove il sentimento nazionale è fortissimo — le sue aspirazioni a rendersi autonoma, così differente com'è dal rimanente della Francia, nel clima, nella lingua e nei costumi che confermano appunto una latinizzazione più vecchia e più profonda.

Quando i Romani furono chiamati in aiuto dalla colonia greca di Massalia (Marsiglia), colsero subito l'occasione di assoggettare la regione del Rodano, e cioè la Gallia meridionale, la quale, dopo alcune battaglie, fu eretta in provincia nel 121 avanti l'era nostra, e chiamata Gallia Narbonensis: giacchè fu elevata a capitale Narbo (Narbonne).

Fondata la colonia di Aquae Sextiae (Aix in Provenza), migliorate e fortificate molte strade che collegarono vari centri della Regione, come la via Domizia che attraversava il passo di Pertus e giungeva fino a Tarrascona, e un'altra che da Arles attraverso la vallata della Durance e sopra il Monginevro veniva in Italia, l'importanza della nuova provincia era molto superiore al sacrificio che era costata.

Si era potuto ormai collegare con facili comunicazioni la Spagna all'Italia e non oc-

ARLES - COLONNE E FRONTONE DEL TEMPIO SUL FORO, IL CAMPIDOGLIO DELLA COLONIA.

ARLES - ESTERNO DELL'ANFITEATRO; INGRESSO ATTUALE NELL'ARENA.

correva più far passare gli eserciti oltre il mare giacchè tutta la costa nord del Mediterraneo era in possesso romano. Il clima e la flora della Gallia Narbonese son così simili a quelli italiani che il romano e l'italico vi si trovavano bene; e vi prosperò subito anche il commercio latino con detrimento di quello greco che aveva centro in Marsiglia, la quale fu presto soppiantata da Narbona: così la colonizzazione greca fu assorbita da quella romana e la latinizzazione fece enormi progressi, mettendo fine alla supremazia locale del popolo degli Alvernii, cioè alla supremazia Celtica. Cosicchè non possiamo meravigliarci che il grande genio militare e politico di Giulio Cesare si sia volto alla conquista completa di tutta la Gallia; con l'ultima vittoria ottenuta su Vercingetorice, il capo della insurrezione Gallica settentrionale, ancor più che l'attuale Francia passava cinquant'anni prima dell'êra nostra in saldo possesso romano. Enorme conquista. Non solo perchè i Romani venivano a incorporare paesi della fertilità e della estensione della Francia, del Belgio e dell'Olanda meridionale! Ma tale conquista dava un nuovo sviluppo e una nuova direzione alla politica romana. L'orizzonte del dominio di Roma si ampliava oltre i paesi costieri del Mediterraneo. Con l'assoggettamento della regione a nord delle Cevenne è cominciato infatti il movimento che portò alla conquista della Britannia e alle secolari lotte sul Reno e sul Danubio provocando l'occupazione dei paesi alpini e dei vasti territori a nord e a oriente delle Alpi per opera di Augusto e dei suoi successori. Tantochè si può dire che il cammino della civiltà romana fino alle nordiche fredde foreste germaniche, sia stato tracciato dal genio di Cesare con il completo assoggettamento delle Gallie. E poichè tale conquista richiese più annate di operazioni militari, Giulio Cesare potè agguerrire con esse quell'esercito con cui lottò poi in Italia pel trionfo dell'autocrazia, preparan-

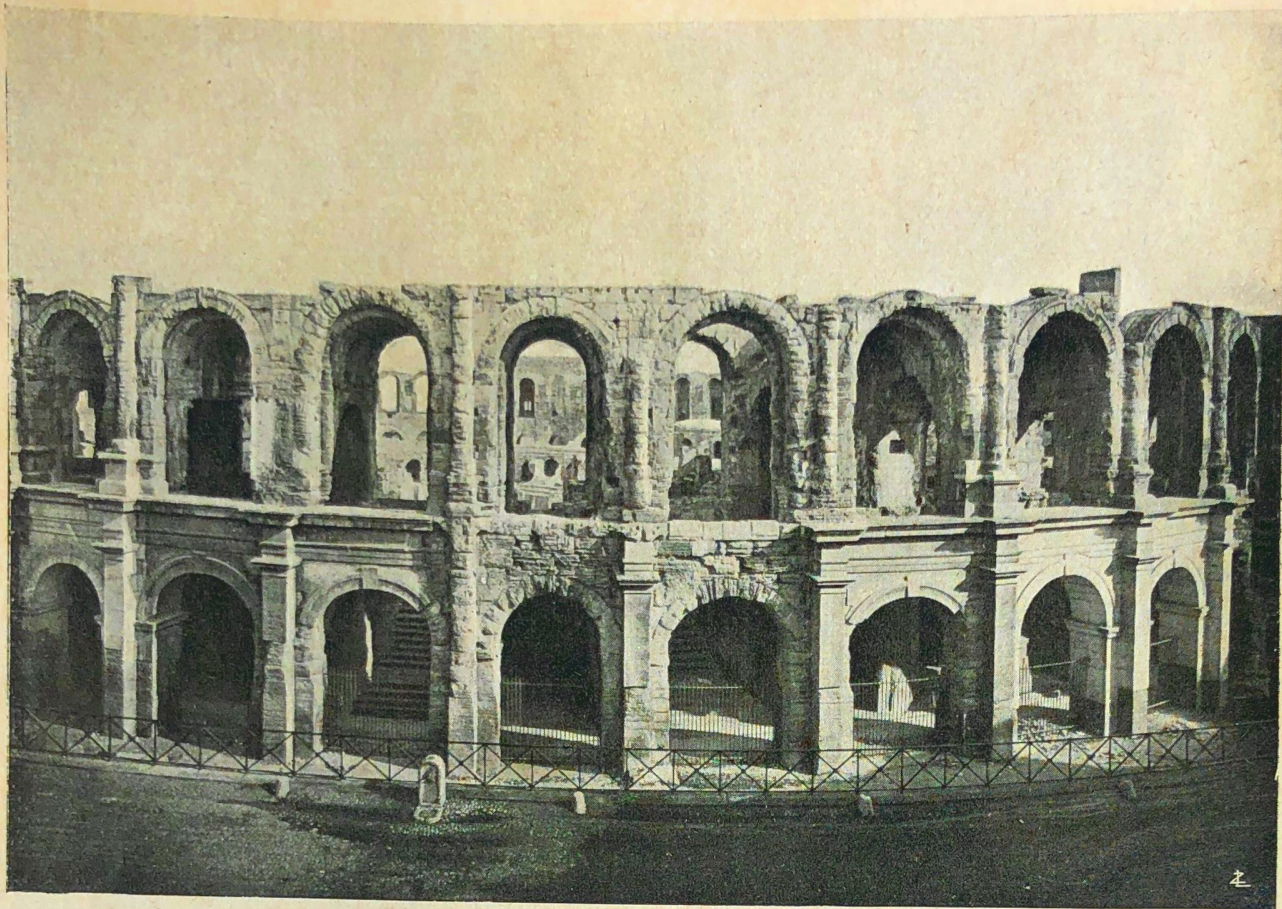
ARLES - LA PARTE PIÙ ALTA DELL' ANFITEATRO CON LE VÔLTE DI SOSTEGNO DELLE GRADINATE.

do la trasformazione di Roma da Repubblica ad Impero.

Se quindi noi possiamo vantarci di avere avuto il primo arco di trionfo romano in suolo francese, eretto dal console Domizio sul campo di battaglia dell'Isère alla confluenza col Rodano, i Francesi possono rivendicare fin dal tempo di Giulio Cesare, il compito che fu sempre poi affidato alla Francia, di arginare e tenere a frenc le invasioni dei popoli nordici.

Arles è una delle più note tra le città gallo-romane e giustamente nota per la mirabile conservazione di alcuni monumenti che la rendono uguale e anche superiore alle stesse città romane della nostra penisola.

Arles — anticamente Arelate che fu in antichi tempi occupata da coloni greci e dipese da Marsiglia, essendo luogo assai propizio per il commercio perchè il braccio navigabile del Rodano su cui essa sta giunge al mare — divenne colonia romana sotto Giulio Cesare tantc che fu chiamata *Colonia Julia Paterna Arelate*. Le fu assegnato un vasto territorio che comprendeva però la piana paludosa della Camargue e l'altopiano roccioso de la Grau, ragion per cui anche oggi Arles è uno dei più vasti comuni di Francia. La sua vita di colonia fu quella che conducevanc un po' tutte le colonie romane; ma essa era città industre e marinara: facevan della sua popolazione fiorenti corporazioni di barcaioli che navigavano sul Rodano da Leone ad Arles e marinai che esportavano in Italia e altrove prodotti agricoli principali del paese, grano e soprattutto olio di cui era anche allora ricca la regione. È appunto questa sua importanza commerciale che le ha dato floridezza e con la ricchezza dei suoi cittadini, il fasto dei suoi monumenti. Vissuta splendidamente tutto il periodo romano essa tocca il suo apogeo nel quarto secolo dell'era nostra, quando mclte altre città romane invece si immiseriscono e decadono per non più risorgere.

Arles è invece ncn soltanto il porto della Gallia verso l'oriente, come era stata prima di diventare colonia romana, ma fu anche

ARLES - ESTERNO DELL' ANFITEATRO, LATO EST.

la stazione più importante sulla via che collegava l'Italia alla Spagna. Ben a ragione quindi un poeta latino del quarto secolo, nato a Bordeaux, Ausonio, scioglieva un inno alla meravigliosa posizione di Arles e alla sua importanza commerciale: Arles, apri i tuoi porti così amabilmente ospitali, egli diceva; Arles, Roma dei Galli che hai come vicine da un lato Narbona, dall'altro Vienne opulenta colonia delle Alpi; il corso del Rodano ti divide in due; ma con le tue barche tu formi una larga strada che collega l' una all' altra riva; dal Rodano ricevi le mercanzie di tutto il mondo romano e con esse arricchisci altri popoli e altre città avvantaggiandone la Gallia e l'Aquitania. E tali entusiastiche espressioni sono confermate da un contemporaneo d'Ausonio che ci dice che Arles riceve i prodotti di tutto il mondo per inviarli a Treviri, cioè nelle regioni settentrionali della Gallia romana.

Benchè fondata da Cesare, l' aspetto monumentale di Arles romana risale al primo imperatore dei Romani, Augusto. Sotto il suo regno furono costruiti il Teatro, l'Anfiteatro, il Circo e anche il Foro e le sue adiacenze; alla stessa epoca appartengono le mura della città munita di torri: una cinta piuttosto ristretta di circa 1640 metri, in parte ricostruita dal re Teodorico, ma di cui oggi ben poco rimane. Non resta più nulla neppure di due archi di trionfo, uno dei quali era chiamato fino al 1500 col nome di *Arc admirable;* e l'altro detto a torto arco di Costantino ma che in realtà è anteriore all'impero ed ebbe sotto Costantino soltanto una nuova iscrizione in onore dell'imperatore.

C'era naturalmente anche ad Arles, come in ogni colonia romana, un Forum dove si concentrava l'attività della vita municipale. In questo foro sono rimasti due monumenti pubblici: gli avanzi di un tempio dedicato forse al Genio della Colonia e cioè un muro semicircolare decorato da nicchie e da colonne; e poi un frammento di frontone con due colonne ed architrave, che può identificarsi con il Campidoglio della città, il massimo tempio delle colonie romane. Più conservato è il teatro costruito nella parte alta della città sul pendio del colle che la domina. Le gradinate per gli spettacoli hanno la particolarità di essere costruite interamente

ARLES - INTERNO DELL'ANFITEATRO: *In alto:* LE ARCATE TRA LE QUALI POGGIAVANO LE GRADINATE; *In basso:* I GRADINI PIÙ VICINI ALL'ARENA DOVE SI DAVANO DEGLI SPETTACOLI.

e non appoggiate alla collina, come di solito; e sono tutt'ora visibili con l'orchestra e le colonne della scena.

Ma il monumento più sontuoso e più conservato di Arles romana è il suo anfiteatro.

Per costruirlo i Romani hanno scelto la depressione che sta tra le due sommità della collina: la depressione stessa orientata da nord a sud ha dato la linea del grande asse dell'anfiteatro, che raggiunge i 136 metri di lunghezza mentre il minore misura 106. Queste dimensioni lo pongono tra i minori anfiteatri romani; nondimeno è un po' più grande di quello di Nimes che sotto più riguardi gli si può paragonare.

L'esterno dell'anfiteatro è a a due piani con 60 arcate ciascuno, costruite di blocchi di pietra calcarea. Le arcate a piano terra sono sostenute da pilastri tra i quali si appoggia una lesena che sormonta la cornice del primo piano allungandone il profilo. Tra le arcate superiori in corrispondenza dei pilastri ci sono delle colonne lisce: queste coronate di capitelli corinzi mentre i pilastri in basso sono di ordine dorico romano. Non esiste più invece l'attico che doveva coronare l'edificio.

Per le arcate inferiori si entra in una larga e alta galleria elittica che si ripete poi al primo piano; e il suo soffitto forma il pavimento della galleria superiore costituito da magnifiche lastre di marmo lunghe quattro metri e mezzo. Particolarità notevole, e che si apprezza bene dalla fotografia, perchè in genere le gallerie di questa specie sono a vôlta. Naturalmente questi due corridoi sovrapposti servivano a passeggiare intorno all'anfiteatro: il primo si usava come vestibolo, e dal secondo si poteva godere una magnifica vista d'insieme sulla città, sul Rodano e sulla campagna circostante. Le entrate principali erano alle estremità del grande e del piccolo asse con dei corridoi che mettevano all'arena centrale: alcune scale permettevano di salire al piano superiore. In uno dei corridoi si notano anche delle sculture a rilievo molto rovinate, ma in cui si riconosce la lupa romana che allatta i due ge-

ARLES - PARTICOLARE DELLA GALLERIA INFERIORE E SUPERIORE NELL' INTERNO DELL' ANFITEATRO.

melli. Non basta forse questa sola espressione artistica a dar la misura del vivace sentimento filiale che tutte indistintamente le città romane anche le più lontane, sentivano per Roma, madre comune?

La *cavea*, cioè il posto degli spettatori comprendeva quattro ordini di gradinate separati da scalette che portavano alternativamente ai vari sedili. Questi sedili conservati soltanto nella parte più bassa dell'anfiteatro portavano dei segni particolari incisi nella faccia anteriore dei gradini. Come nelle nostre chiese, alcune panche portano scritti i nomi dei fedeli a cui esse sono riservate, così negli anfiteatri romani, i posti migliori cioè più vicini all'arena dove si svolgevano gli spettacoli, conservano iscrizioni che ricordano persone notevoli, corporazioni commerciali, i marinai del Rodano e della Saona, i barcaioli di Arles, i fabbricanti di olio. Avevano ciascuno il loro posto, anche i cittadini dei dintorni. C'erano perfino posti destinati, come nel Colosseo, a scolaresche, maestri e discepoli; Augusto, del resto, volle che i ragazzi di scuola, di buona nascita, occupassero posti speciali negli anfiteatri, con i loro pedagoghi.

Chi entra nell' anfiteatro di Arles è meravigliato di vedere ancora quasi intatte tutte e due le prime gradinate. L'arena ovale si presenta limitata dal muro del *podium* che girava intorno ad essa rivestito di lastre di marmo e munito di parapetto, dietro il quale cominciavano i primi sedili. Sulle pareti di esso erano incise due iscrizioni monumentali destinate a perpetuare il ricordo di un cittadino romano di Arles che aveva dato spettacoli magnifici in occasione della sua candidatura; forse un arricchito dal commercio che costruì a sue spese il podio e le sue porte.

Oggi l'anfiteatro è stato rimesso in funzione dai cittadini di Arles per corride di tori; e per quanto sia stato aggiunto alla severa linea antica qualche impalcatura per i bisogni degli spettacoli moderni, pure quando si vedono in esso le bestie della Camarga che si rincorrono sotto il pungolo del toreador, si resta impressionati dallo spettacolo imponente che offre la meravigliosa cornice di questo monumento romano.

GUIDO CALZA.

(*Fot. di «Les Archives Photographiques d'Art et d'Histoire, Paris».* - RIPRODUZIONE VIETATA).

L'ITALIA CHE SI MUOVE

LE CURIOSE VICENDE DEL DELTA DEL PO

Chi lavora per la costruzione del delta del Po.

VIEN fatto spesso di considerare la mirabile arte con la quale l'agricoltore delle falde argillose dell'Appennino regola lo scolo delle acque e la direzione dei solchi, in modo che le violente piogge d'estate strappino ai suoi campi quanto meno è possibile del terreno superficiale dal quale traggono alimento le piante coltivate. Per ingegnosa che sia l'opera sua, solo in parte raggiunge però il proprio intento, onde chi confronta dopo un rovescio di pioggia le acque che scendono da un tratto di suolo arato con quelle che colano da un pendio rivestito da prato stabile o da boscaglia, scorge il ben diverso loro aspetto: torbide le une, chiare le altre. Non ovunque, d'altra parte, il lavoro dei campi si fa con egual cura, nè ovunque si pone attenzione affinchè i declivi montuosi conservino la loro veste vegetale che li protegge dalle intemperie e dal dilavamento delle piogge.

Anche coloro che si preoccupano, nel proprio interesse, di salvare i loro possessi dalla rapina delle piogge, cioè da quel processo che gli studiosi chiamano « denudazione », raramente si domandano quale sia il destino ultimo dei materiali che le acque pur vanno strappando.

Quando gli agricoltori smuovono con il proprio aratro le dure zolle del terreno per seminarvi il grano, quando eseguiscono scassi per piantare le viti o gli ulivi, quando traggono troppo abbondantemente legna dalla macchia, quando anche con i loro carri trasportano materiali lungo le strade polverose o fangose, essi contribuiscono in misura, sia pur minima, ad arricchire l'acqua di scolo e perciò anche i corsi d'acqua di particelle terrose e quindi ad aumentare il tributo alluvionale che i fiumi recano al mare. Nè l'uomo dei borghi e delle città, nella sua varia attività industriale e nella sua stessa vita quotidiana rimane estraneo a questa azione, che possiam dire senz'altro geologica, in quanto contribuisce a modificare, quando anche con estrema lentezza, la superficie terrestre. Le acque trasparenti, cristalline, dobbiamo cercarle sempre più lontano dai grandi consorzi umani, lontano dai luoghi dove intenso ferve il lavoro, nei recessi meno frequentati delle Alpi.

Oltre dieci milioni di uomini vivono oggi nella regione che costituisce il « bacino idrografico » del Po, cioè nel territorio da cui il grande fiume riceve per cento affluenti e subaffluenti il suo tributo di acque. Tributo di acque e nello stesso tempo di sabbie, di fanghiglie e di limo minutissimo. Non è il caso di pensare che l'uomo abbia potuto influire gran che sul primo, cioè sulla portata del Po, salvo che nel senso di ridurne meno costante il regime, ma non è possibile negare che abbia contribuito e contribuisca continuamente a renderne più sudice, più torbide le acque e quindi ad aumentare il carico di alluvioni che esso reca al mare. Anche senza favoleggiare di un' età dell' oro, senza cioè figurarci che quando l' uomo ha cominciato ad abitar numeroso nella vasta pianura e nei colli e nei monti che la incorniciano, il Po avesse le acque limpide ed azzurre, è da presumere che le avesse meno melmose di ora e che meno violente vi fossero anche le piene e meno riccamente apportatrici di sabbia e di argilla fino alla foce. Più di frequente il libero fiume doveva d'altronde straripare, od allagare i piani circostanti e deporre su questi gran parte dei detriti rocciosi e terrosi che trascinava striscianti sul fondo o convogliava sospesi nelle proprie acque. Non danneggiavano alcuno e contribuivano, con naturale colmata, a bonificare i terreni rivieraschi, impedendo la formazione di estesi acquitrini. Ma quando le genti abitatrici del colle e del monte cominciarono a diboscare ampiamente quei terreni e a trasformarli in fertili campagne, i pianigiani si preoccuparono delle piene devastatrici e cercarono con arginature di ripararsi da esse, e, regolando pure lo scolo delle acque e pensando altresì agli interessi della navigazione, rettificarono e canalizzarono i fiumi. In tal modo l'agricoltore della bassa diede, involontariamente, la mano a quello dell'alta e a quello del colle e del monte, nel senso

LE FOCI DEL PO, PRIVE DI QUALUNQUE SPORGENZA DELTIZIA, QUALI SONO RAFFIGURATE IN UNA CARTA DELLA LOMBARDIA DELLA METÀ DEL SECOLO XVI.

che contribuì a che il carico che l'infaticabile Po riceveva dai suoi tributari non andasse sperduto e disperso per via, ma giungesse fino alla naturale sua mèta, l'Adriatico.

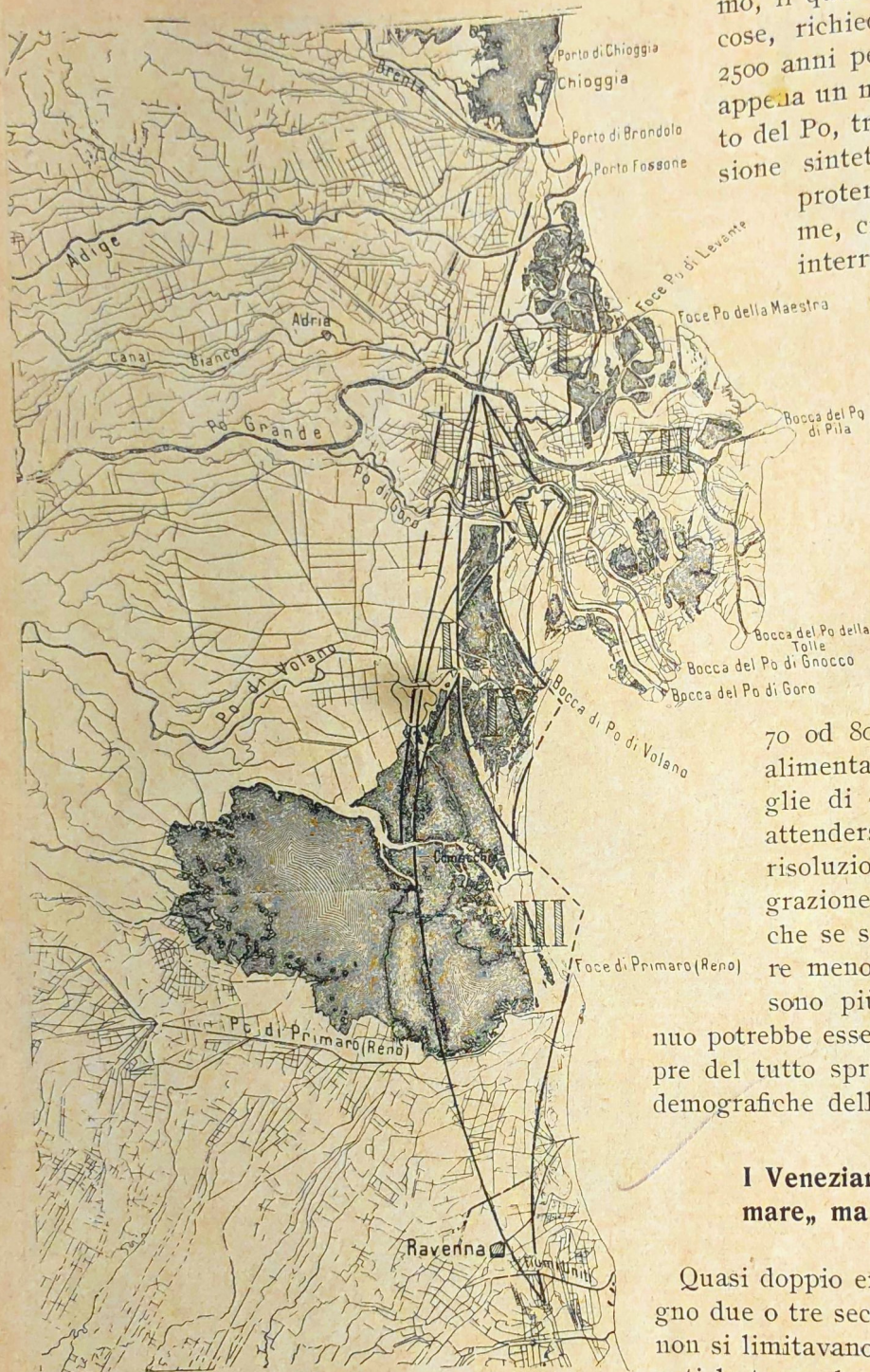
Colle spoglie di milioni di campi il Po ne appresta annualmente poche diecine a nuovi coloni.

L'azione di un agricoltore, che ara in una giornata uno iugero di suolo, può sembrare enormemente piccola nelle conseguenze geologiche, cioè nell'economia fisica generale della terra; più piccola ancora può sembrare quella di un operaio che scava una trincea, o di un carradore che stritola sotto le ruote del pesante carro la breccia delle strade o di un cittadino che consuma il selciato di una via con le suole delle proprie scarpe. Ma si deve pensare che si tratta di milioni di individui e di miliardi di azioni, che si ripetono per giorni, per anni, se non addirittura per secoli, e sovrattutto che queste azioni subiscono una altra notevole moltiplicazione, dovuta al fatto che mentre il materiale si raccoglie su di uno spazio grandissimo, si accumula su di uno piccolissimo. Se noi imaginassimo adunato in un sol luogo tutto il grano che si produce nel mondo, noi ne costruiremmo una collina non indifferente, mentre se lo lasciassimo disperso sui campi stessi che lo produssero, non vedremmo su di essi uno strato di chicchi, ma solo il suolo da essi radamente disseminato.

Lo spazio di alimento del Po è esteso ben 70.000 kmq. e se anche quello che lo alimenta di materie terrose è di 15 o 20.000 kmq. più ristretto (perchè ad esso vanno sottratti se non altro i bacini dei fiumi lacuali che lasciano per via, cioè nei laghi, le loro torbide) resta pur sempre ragguardevolissimo. D'altra parte il fiume abbandona i propri depositi nel mare, dove, appunto, discende « per aver pace co' seguaci sui », in una zona acquea relativamente ristretta. Così il minimo involontario contributo di ciascun abitante del Piemonte, della Lombardia e di una parte dell'Emilia alla costruzione che fa il Po alla sua foce si trova sommato con tanti altri e moltiplicato per tante e così grosse cifre, che viene ad acquistare una vera importanza e può sembrare non irragionevole ammettere

LE FOCI DEL PO SECONDO LA CARTA DEL DUCATO DI FERRARA DI G. A. MAGINI DEL 1597.

che oggi il concorso dell'uomo sia, in ciò, più grande ancora di quello della natura.

Se tuttavia noi non siamo in grado di meglio valutare quale parte abbia l'uomo e quale la natura nel gravare di materiale alluvionale il Po e quindi nel farne progredire le foci, tuttavia possediamo dati i quali ci fanno conoscere la quantità di materiale solido che negli ultimi anni passò in sospensione in corrispondenza dell'idrometro di Pontelagoscuro. Questo risulta nella media annua di 23 milioni di tonn. e poichè vi sarebbe da aggiungere quello che procede strisciante sul fondo, dovrebbesi portare quella cifra ad almeno 30 milioni di tonn. Questo peso corrisponde ad un volume di materiale di circa

I SETTE DELTA DEL PO CHE LE CARTE PERMETTONO DI RICONOSCERE NELLA LORO SUCCESSIONE CRONOLOGICA; I, II, III: DELTA ANTICHI; IV E V: DELTA MEDIEVALI; VI E VII: DELTA MODERNI (SCALA 1: 650 000).

22 milioni di mc.; il quale materiale, finchè rimane distribuito sull'intero bacino d'erosione (55.000 kmq.) rappresenta in media uno strato quasi impercettibile cioè di appena quattro decimi di millimetro, laddove quando è tutto accumulato alla foce assume senza dubbio una certa entità.

Il molteplice lavoro della natura e dell'uomo, il quale, allo stato attuale delle cose, richiederebbe nientemeno che 2500 anni per abbassare in media di appena un metro il bacino di alimento del Po, trova adunque una espressione sintetica nell'avvertibilissimo protendersi delle foci del fiume, cioè nei sempre più ampi interrimenti di questo. Qui si creano sempre nuove terre, qui, per breve spazio, l'Italia non si trova più ristretta entro la immobile, la rigida cintura pietrosa delle sue Alpi e delle sue marine, qui sempre nuovo suolo si offre al lavoro dell'uomo. Negli ultimi decenni il guadagno medio annuo non superò tuttavia i 70 od 80 ettari, quanto basta ad alimentare una ventina di famiglie di coloni. Non è quindi da attendersi dall'instancabile Po la risoluzione del problema della emigrazione italiana! È bensì vero che se si portasse il Po a sboccare meno al largo, dove i fondali sono più bassi, il guadagno annuo potrebbe essere ben maggiore, ma sempre del tutto sproporzionato alle necessità demografiche dell'Italia.

I Veneziani vendevano le "onde di mare„ ma temevano quelle di terra.

Quasi doppio era certamente quel guadagno due o tre secoli fa, quando i Veneziani non si limitavano soltanto a vendere ai privati le terre che via via emergevano dalle acque, ma, riconosciuti i bassifondi che andavano formandosi alle foci del Po, vendevano anticipatamente quegli spazi di mare che si sarebbero presto congiunti alla terraferma e sarebbero divenuti buoni suoli coltivabili, perchè l'esperienza dimostrava che i banchi subacquei, prima formati di sola sabbia, dopo essersi alzati fino quasi alla superficie del mare, ricevono le più leggere bellette che sopra vi si depositano. I contratti di questo genere si chiamavano con la caratteristica espressione di « vendita di onde di

mare », intendendosi qui per « onda » una certa misura convenzionale di superficie al di là delle terre.

Questo dono di nuovi campi da arare fatti di anno in anno dal Po generoso costituisce tuttavia spesso ben scarso beneficio di fronte al danno che il protendersi delle foci arreca al libero corso delle acque del fiume stesso e sovrattutto dei fiumi e dei canali che, numerosi, lo fiancheggiano e che sboccano nel mare poco lungi dalle sue foci. Nel Po medesimo si alzerà l'alveo e le piene saranno più frequenti e più rovinose, mentre lungo i fiumi che ne assecondano il corso le campagne saranno più difficilmente tenute asciutte ed impaluderanno.

Risalendo ai secoli passati, quando le macchine idrovore a vapore non erano ancora inventate e non si poteva sollevare meccanicamente e quindi facilmente allontanare le acque sovrabbondanti nelle parti depresse del suolo, questo avanzare delle foci del Po fu più volte occasione del deperire di città e di regioni un tempo fiorenti, come pure incitamento a lavori intesi ad ovviare a tale iattura. Fortunata circostanza fu, tre secoli fa, quella del Polesine di trovarsi sotto il dominio di Venezia ed anche di avere un oratore eloquente che persuadesse la grande Repubblica ad accingersi ad un'impresa che richiedeva non poco ardimento: nientemeno che la deviazione del Po, del maggior fiume d'Italia. Diremo in seguito in quali circostanze e come quest'opera fosse compiuta. Per ora ci limitiamo ad una semplice constatazione.

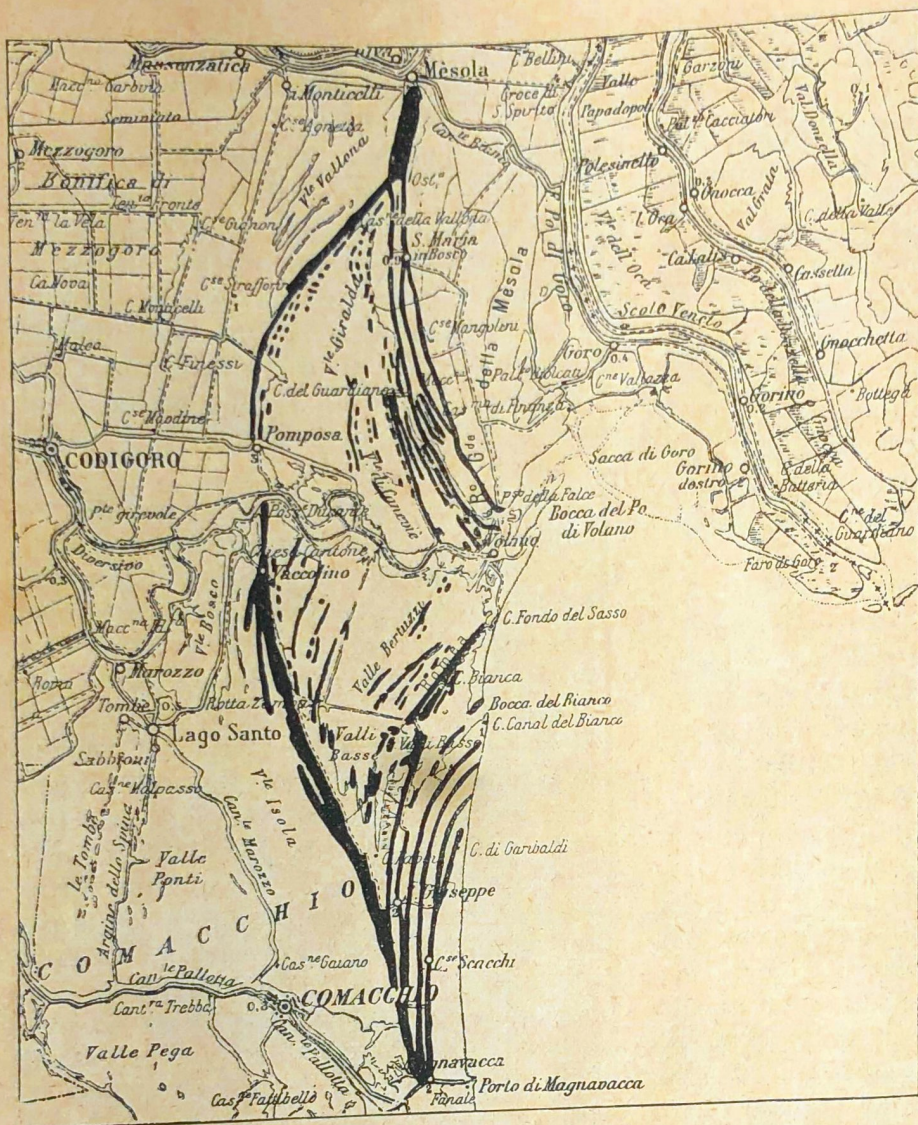
Il nuovo delta del Po è la massima opera di Venezia.

Chi guardi una carta moderna d'Italia scorge nel tratto di costa fra i lidi veneti e quelli romagnoli una sporgenza del tutto caratteristica che interrompe la continuità dell'arco regolare con cui si profila quel tratto della spiaggia adriatica. È quello il vero e proprio delta del Po. Ne è caratteristica, oltre che la sporgenza, la figura a lobi più o meno fusi fra loro, ma in qualche caso separati da insenature, cioè, per usare l'espressivo linguaggio locale, da « sacche ». In relazione con i lobi stanno le diramazioni del fiume al cui deposito sono dovute, laddove le sacche sono soltanto spazi di mare rimasti fra gli accumuli medesimi. Invece che avere sott'occhio una carta modernissima, o almeno moderna, se noi ne avessimo una del secolo XVI od anteriore, nulla noi vi vedremmo di simile: le foci del Po apparvero per secoli ben diverse dalle attuali; non vi era nemmeno riconoscibile un delta, a meno di non usare l'espressione in senso diverso da quello più moderno, nel senso cioè di indicare con esso in genere lo spazio di pianura fra le diramazioni di un grande fiume. In questo senso anche gli antichi poterono paragonare la zona deltizia del Po a quella del Nilo.

La sporgenza plurilobata del Po, che costituisce il delta più propriamente detto, si può sotto molti riguardi dire, per paradossale che possa sembrare questa espressione, opera artificiale; anzi si può considerare la più grandiosa delle opere della potente Venezia.

Nessuna delle maggiori città del mondo può vantarsi di aver stampato sulla superficie terrestre una impronta più profonda e più duratura. Si vide già chi principalmente fornisse il materiale a questa costruzione, chi principalmente cooperò ad impedire che andasse sperduto per via: Venezia diresse il Po a deporlo là ove lo depose e lo sorvegliò perchè non lo deponesse altrove. Ad essa spettò l'opera direttiva, ad essa il merito maggiore della nuova costruzione.

Sette foci e sette delta del Po.

Conviene riportarci un po' addietro nella storia: per un momento addirittura all'antichità. Sulla condizione delle foci del Po all'epoca romana poco di preciso ricaviamo dagli autori classici, dai quali si desume con assai scarsa sicurezza perfino quanti e quali fossero i rami principali del fiume e quali e quante le bocche e in che precisamente consistessero i canali grazie ai quali la navigazione del Po e delle lagune metteva capo a Ravenna, anzi, più precisamente al porto suo di Classe. Tanto meno si comprendono le condizioni nelle quali si trovavano Spina, poi Adria, le due città che prima di Ravenna avevano accentrati il traffico della rete delle vie acquee padane, ma che all'epoca di Augusto erano ridotte, l'una a semplice villaggio, l'altra a centro in forte decadenza. Ma se è quasi muta la storia, parla la geografia; cioè parlano le carte geografiche, quando si sappiano far parlare. Non v'è nem-

LO SCHELETRO SABBIOSO MEZZO AFFOGATO E IN PICCOLA PARTE SMANGIATO DAL MARE, DEL PRINCIPALE DELTA MEDIEVALE DEL PO (SCALA 1:250 000).

men sempre bisogno di ricorrere a quella a maggior scala dell'Istituto Geografico Militare, potendo talora bastare l'esame della precisa e minuziosa Carta d'Italia del Touring al 250.000.

Esaminando su essa con attenzione il territorio retrostante alle attuali foci del Po e quello che si stende più a sud verso Ravenna, si riconosce ripetersi più volte un disegno singolare. Sottili strisce di terra diritte o leggermente inarcate separate fra loro da acque lagunari sono disposte e si annodano a guisa di scope o di pennacchi, i quali poi si fronteggiano a due a due, poggiando su un ramo morto o languente del Po. Nell'insieme ne risultano figure che sembrano coppie di ali distese ai lati di un corso d'acqua o, schematizzando ancor più la figura, triangoli isosceli a vertice assai ottuso, simili a frontoni di un tempio. Si sa che quelle strisce di suolo rialzato, che non sempre sono inframmezzate dalle acque, risultano formate di sabbia e rappresentano altrettanti successivi depositi fatti dal mare presso la foce del fiume, servendosi dei materiali dal fiume stesso trascinati. Ognuno di quei triangoli è un vero e proprio delta, di struttura e di forma diversa da quella presentata dal moderno delta del Po, ma sotto ogni riguardo simile ai delta costruiti al loro sbocco da molti altri fiumi italiani, quali il non lontano Tagliamento, il Tevere ed il Volturno. Di consimili delta di varia grandezza se ne riconoscono, incorporati nell'estremo lembo della pianura padana, almeno 5, l'uno all'altro aderenti in modo da dar luogo ad una specie di reciproco incastro delle ali degli uni rispetto a quelle degli altri. Evidentemente ognuno di questi delta corrisponde ad una diversa foce del Po tutto quanto od almeno del ramo principale e più attivo e, se non è facile stabilire quando precisamente il Po assumesse ciascuno degli sbocchi segnati dagli apici di questi delta, non è difficile stabilirne la successione, perchè ciascun delta più esterno s'è evidentemente formato dopo quello più interno su cui poggia. Si scorge allora come il più vecchio sbocco del Po corrisponda al ramo oggi, come in antico, chiamato di Volano, il successivo coincide con quello di Goro, il terzo aveva luogo esternamente all'attuale laguna di Comacchio; successivamente la foce ritornò prima al ramo di Volano e poi a quello di Goro. Gli elementi storici che si posseggono permettono di stabilire che i due primi delta si formarono in epoca preromana, in epoca

romana il terzo, nel medio evo il quarto e quinto.

Per quest'ultimo siamo sicuri che si sviluppò in seguito ad una celebre rotta o serie di rotte che ebbe o ebbero luogo presso Ficarolo nella seconda metà del secolo XII, rotte che alcuni vogliono provocate dall'uomo od almeno da questo non riparate. In conseguenza di esse il Po, che prima andava con tutto il corpo delle sue acque verso Ferrara, giovandosi di vecchi alvei esistenti fra il letto suo e quello dell'Adige, mandò una parte delle sue acque ad alimentare l'antica foce di Goro, una parte a finire più vicina alle lagune di Chioggia e a formarvi, forse non senza qualche intervento dell'uomo, una nuova foce, quella detta delle Fornaci. Si ebbero quindi allora nel fiume due rami principali, quello di Ferrara e quello di Venezia, ciascuno biforcato, e si ebbero perciò quattro foci. Ma, al solito, una sola fu ben presto prevalente, verso il 1300 era quella di Goro, verso il 1500 quella delle Fornaci.

Il Po di Ferrara languì sempre maggiormente e durante il secolo XVII si spense: non senza grave danno per la città di Ferrara che vide interrato il proprio porto fluviale e limitato ai canali il traffico per via acquea. Venezia ebbe tuttavia vantaggio ben limitato dalla circostanza che il Po le si fosse avvicinato con il suo massimo ramo. Sembrava che il re dei fiumi italiani dovesse sempre fare, prima o poi, scontare i suoi temporanei benefici. Aveva fatto nascere Spina e poi ne aveva causata la morte, aveva creato Adria e poi l'aveva fatta decadere e quasi sparire, aveva dato vita a Ravenna e poi la aveva abbandonata e ne aveva lasciato interrire la laguna, Venezia stessa poteva correr analogo pericolo; tanto più che negli ultimi due millenni il Po pareva avere una costante irresistibile tendenza a spostarsi verso settentrione, ad allontanarsi dalle estreme falde appenniniche facili a denudarsi, per avvicinarsi ai Colli Euganei, estreme propaggini delle più solide Alpi.

Venezia devia il Po mandandolo a sboccare nel territorio della Chiesa.

Venezia, quando, durante il secolo XVI, vide il rapido estendersi degli interrimenti che il Po delle Fornaci formava con i suoi vari rami e specialmente con quello detto di Tramontana, là innanzi alle foci dell'Adige e della Brenta, non lungi dalle proprie lagune e dai propri porti, non poteva rimanere indifferente e nemmeno rimaner sorda agli appelli delle popolazioni del Polesine, che in causa dell'ostacolo che gli interrimenti stessi costituivano allo scolo delle acque, vedevano sempre più impaludire le loro terre. Le storie narrano dell'azione, secondo qualcuno decisiva, di Luigi Grotto, popolarmente noto col nome di Cieco d'Adria, alla cui eloquenza si sarebbe dovuta la decisione della Repubblica di allontanare il Po dalla sua foce, conducendolo per via diretta alla insenatura che si addentrava a sud del delta, cioè alla così detta Sacca di Goro. Un simile provvedimento era stato già progettato da altri e forse non era senza fondamento l'opinione dei maligni che dicevano che alla decisione non fossero stati estranei gli interessi dei patrizi che avevano possessi nei territori danneggiati. Infatti, mentre la celebre orazione alla presenza dei senatori e del doge è del 1569, il decreto di esecuzione del progetto è del 1598 e ancora nel 1599 si inviavano deputati a visitare, insieme coi periti, la località dove si intendeva praticare il taglio e, al solito, il risultato del sopraluogo fu discorde, nel senso che dei 10 delegati, sette furono di parere favorevole all'esecuzione e tre contrari. Ma, non ostante l'opposizione dei tre, che ne dimostravano la difficoltà, il dispendio gravissimo e dichiaravano che sarebbe riuscita infruttuosa al pubblico e di beneficio solo ai particolari, il Senato deliberò di fare il taglio e diede mano con grande alacrità ad un'opera che fu a ragione giudicata meravigliosa e superiore a quante mai in materia di regolazione di acque fossero state precedentemente fatte da principi o da Governi repubblicani.

Lo scavo del canale, ampio e profondo a sufficienza per dare sfogo alle acque tutte del maggior fiume italiano e lungo quasi 7 km., attraverso terreni, in parte bassi ed acquitrinosi, in parte alti alcuni metri e sabbiosi, non fu opera da poco come costo e come tempo impiegato. Tanto è vero che fu terminato solo nel 1604. Nè le sole difficoltà superate furono quelle relative alle spese, a dir vero, fatte sostenere per due terzi dalle popolazioni interessate, nè quelle tecniche, non essendo mancati a Venezia ingegneri peritissimi in

IL TAGLIO DI PORTO VIRO SECONDO UN DISEGNO DEL TEMPO.

siffatte materie, nè imprenditori coraggiosi, nè braccianti numerosi, ma si aggiunsero le difficoltà politiche. Infatti quando si stavano per iniziare i lavori Clemente VIII fece rimostranze al Senato e questo dovette venire a trattative e concludere un'intesa (luglio 1600) con la quale rimaneva fissato che il nuovo alveo che si stava preparando al Po non avrebbe dovuto toccare la giurisdizione della Chiesa nè sboccare in essa. Questo patto, se osservato, avrebbe impedito l'esecuzione dell'opera perchè l'insenatura di Goro ove il taglio doveva necessariamente mettere capo per conseguire l'effetto che da esso ci si riprometteva, era nel territorio dipendente dal Pontefice. Venezia tuttavia non guardò tanto pel sottile e procedette oltre come le necessità tecniche lo richiedevano e mandò a compimento l'opera iniziata. Se l'inosservanza degli accordi non diede luogo, a quanto pare, a gravi complicazioni diplomatiche, o a qualcosa di peggio, è probabilmente dovuto, almeno in parte, al fatto che dal taglio furono avvantaggiati non soltanto i terreni polesani pertinenti alla Repubblica, ma altresì quelli romagnoli spettanti ai dominî del Papa.

Tutto del resto non era finito con lo scavo del canale, detto di Porto Viro; le acque del Po presero in parte la nuova via, ma nella parte maggiore seguitarono per la vecchia e per indurle a mutar strada si dovettero ulteriormente eseguire varî e costosi lavori; infatti solo con la intestatura del ramo delle Fornaci (che dal 1623 servì solo come sbocco delle acque del Canal Bianco) si raggiunse veramente l'intento desiderato.

Diverse foci e diversi tipi.

Il Po, oltre a sboccare più lontano della laguna, ebbe così il corso abbreviato di una diecina di chilometri e quindi fu in grado di smaltire più sollecitamente le acque proprie e di contribuire al più facile scolo di tutti i terreni adiacenti. Ne risultò anche diminuito il numero delle inondazioni.

Tutte le acque del Po passavano ora da questo ramo; varie altre circostanze contribuivano poi a far sì che il prolungamento della nuova foce fosse rapidissimo, fra altro la scarsa profondità del mare nella regione di sbocco e la sempre maggiore azione del lavoro umano nella quantità di materiali che giungevano alla foce. Il Po sul nuovo suolo da esso creato cominciò subito a diramarsi e uno dei rami si diresse per l'appunto verso le vecchie foci forzatamente abbandonate, nel che Venezia vide nuove minacce ai propri porti ed intervenne nuovamente per guidare le acque per vie più dirette al mare. Finchè visse la Repubblica regolò le cose a modo suo, mentre, quando essa si spense, il delta aveva già assunto la fisonomia attuale, salvo la minor protensione di alcuni dei lobi. Venezia ha insomma avuto la parte decisiva, non solo nello stabilire dove il Po dovesse costruire il suo delta, ma anche nella forma che questo doveva assumere: il delta del Po è quindi sostanzialmente una sua creazione.

La popolazione del bacino del Po verso il 1600, cioè quando s'iniziò la costruzione del nuovo delta, non superava probabilmente i 3 milioni di abitanti, essendo salita a 3.5 verso il 1700, a 5 verso il 1800, a 10 verso il 1900. È singolare quindi che il delta del Po sia cresciuto meno nell'ultimo secolo, quando più numerosi erano coloro che involontariamente lavoravano al suo incremento, che nei due secoli precedenti. Ma ciò trova una evidente spiegazione nel fatto che col progredire stesso delle varie fronti del delta queste vengono a trovarsi in mare sempre più profondo ed agitato. Di questo sviluppo del delta nell'ultimo secolo si può, del resto, seguire passo passo l'andamento, grazie ai vari rilievi topografici che vi sono stati eseguiti; ma non è certo il caso di entrare qui in particolari al riguardo. Tanto meno è il

IL DELTA PIÙ RECENTE DEL PO (VII) QUALE LO RAFFIGURA AL PRINCIPIO DEL SECOLO XVIII LA CARTA DI P. B. CLERICI (1721) INSIEME COLLA TRACCIA DEL DELTA PRECEDENTE (VI).

caso di far previsioni per il futuro e di domandarsi quale sia per essere in avvenire la presumibile crescita del delta e di considerare se prima o poi l'uomo non si debba trovare un'altra volta costretto a determinare l'arresto del suo sviluppo, deviando il gran fiume per ridurne la lunghezza divenuta soverchia.

Piuttosto qui in fine vien fatto di domandarsi perchè questo delta moderno che noi possiamo studiare così bene sulle carte geografiche e, in parte, anche quello che lo precedette, sieno costruiti in uno stile assai diverso da quello riconoscibile tuttora nei delta più vecchi, la figura lobata degli uni contrastando con lo schema cuspidato degli altri. La differenza si può spiegare solo notando come, pure essendo sempre il fiume l'agente di trasporto, nel primo caso i materiali sono rimasti presso a poco dove ciascun ramo andò via via scaricandoli; nell'altro invece sono stati distribuiti dal mare, che ha fatto da architetto, servendosi, come operai, delle onde. E poichè questi operai non hanno subìto alcuna diminuzione nelle ore di lavoro, nè nella intensità del lavoro, a primo aspetto si stenta a capire perchè nei secoli più vicini a noi abbiano lavorato poco e male. Ma qui torna opportuno richiamarci a considerazioni già fatte, dalle quali risulta che, per un complesso di cause connesse specialmente con l'intensificazione dell'attività agricola ed industriale dell'uomo e con il progresso dell'arginatura, nell'ultima parte del medio evo il Po cominciò a trasportare alle sue foci molto più materiale che non per lo innanzi. I flutti da allora in poi furono impari al loro compito, furono cioè in grado di vagliare e di accumulare in cordoni sabbiosi soltanto una piccola parte dei materiali che ciascun ramo depositava alla foce. Ecco quindi il passaggio fra lo stile vecchio e il nuovo: fra il gotico e il barocco.

Ma risalendo con la mente il corso dei tempi, ovvero spostandosi collo sguardo dal lembo esterno della pianura padana verso l'entroterra, si può notare che vi fu un tempo nel quale gli agenti che formano e trasformano le terre operavano con uno stile ancora diverso. Si nota cioè la mancanza di qualunque traccia di delta, sia ad archi acuti sia a volute; lunghi e sottili lidi speravano dal mare spazi lagunari simili probabilmente a quelli che tuttora si conservano nel litorale più propriamente veneto. I fiumi, il Po compreso, finivano in laguna ed avevano l'estremo loro corso con regime di estuario. Quando, in tempi preistorici o protostorici, il bacino del Po era ancora tutto o quasi ammantato da foreste secolari, il fiume maestoso portava seco pochi materiali detritici, e quei pochi in gran parte lasciava per via, allorchè nelle sue pacifiche piene si espandeva nel piano alberato, ed i pochissimi che giungevano alle foci non si depositavano, ma erano facilmente spazzati via dalle correnti di riflusso, simili a quelle che tengono tuttora sgombri i canali delle lagune di Venezia e di Grado. All'azione allora prevalente di questo terzo artefice, la marea, corrispondeva nelle costruzioni del suolo uno stile assai diverso da quello con cui edifica il mare o edificano le acque correnti, uno stile che ci sembra più semplice, dorico, se si guarda la dirittura dei lidi sabbiosi, più ornato, corinzio, se badiamo alla sottile smerlatura dei lembi interni delle lagune e alle intaccature segnate dalle ramificazioni dei canali.

In ogni modo la storia delle foci del volubile Po è per cento fila legata alla storia degli uomini che ne abitano e ne abitarono in passato il vasto bacino, e delineare, sia pure a grandi tratti, le vicende di quelle, significa riassumere anche nei suoi punti essenziali il progresso civile di questi.

OLINTO MARINELLI.

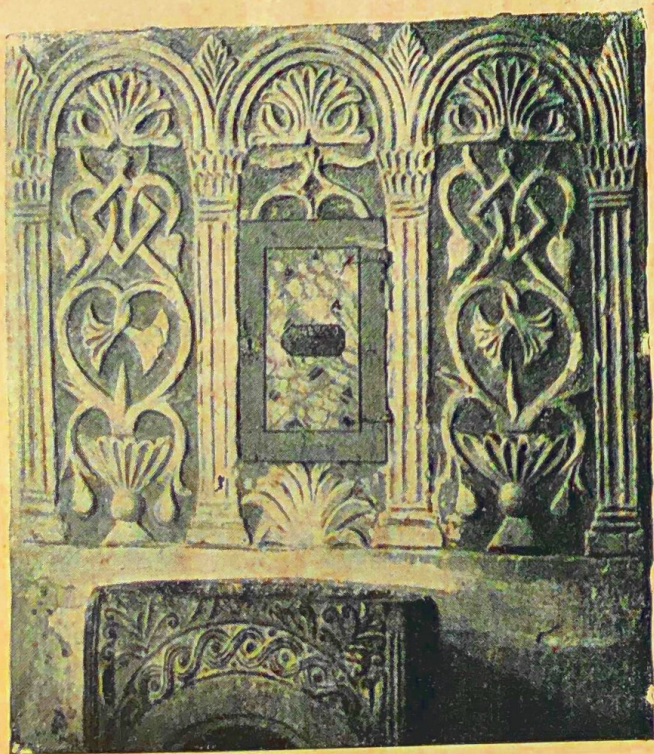
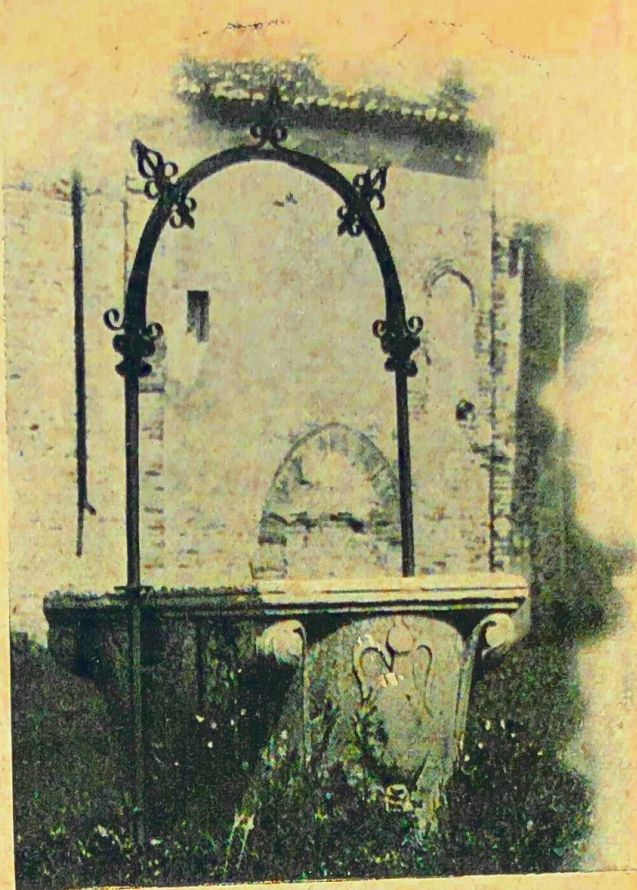
1000 chilometri in 8 ore e mezzo.

La notizia che un idrovolante percorra mille chilometri in otto ore e mezzo non può certo sorprendere il pubblico ormai assuefatto a *records* sempre più strabilianti. Ma il sapere che il martedì e il venerdì di ogni settimana tale distanza viene regolarmente percorsa e che questa linea di navigazione aerea civile si svolge nientemeno che nella lontana Colombia, facendo giungere la corrispondenza dal maggior porto presso il mare (Barranquilla) fino alla capitale dello Stato (Bogotà) con un risparmio di... sette giorni e mezzo di tempo, renderà certo curiosi i lettori di conoscere come sia organizzata questa ardita linea aerea. Curiosità che ognuno si può cavare leggendo l'articolo pubblicato nel fascicolo di aprile de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*, la nuova rivista pel Sud America pubblicata dal Touring. In quel fascicolo vi sono altri venti articoli, con 150 illustrazioni di grande interesse e varietà. L'abbonamento annuo per i Soci del Touring è di L. 30 (non Soci L. 35). Dall'America Latina si ricevono solo abbonamenti triennali cumulativi con la quota di Socio del Touring: L. 150 (L. 105 per i Soci Vitalizi).

I GRANDI RIFUGI DELLO SPIRITO

L'ABBAZIA DI POMPOSA

QUATTROCENTO anni avanti l'alba paurosa del mille. Echi lontani di flagellanti, attraverso le lande sconfinate del Po, sulla marina adriatica, fra la spessa e verde chioma de' pini aprenti il loro largo ombrello su i melmosi acquitrini, dove spunta la ninfea candida e gracchiano lugubramente i corvi in rauchi squittii. Silenzio di lande e di cielo: e a volte rabbia furiosa di mare che flagella le dune, su le quali là in fondo Comacchio e più lontano di qua, Ravenna, tomba di tutte le grandezze umane e pace e riposo d'ogni più alta e degna spiritualità. Diritto come un dardo fra il groviglio degli sterpi e delle alberelle, alto, solenne, monumentale, sta il campanile, l'eccelsa torre campanaria, quasi a sigillare il chiostro e a proteggere e difendere la chiesa, e il nero gregge cenobitico, cui Benedetto conduce per quell'aspredine salsigna ai pascoli della solitudine e del silenzio conventuale.

Rari e quasi sperduti i passanti, pochi e rozzi i pescatori del Po di *Primaro* e di *Goro*

FRAMMENTI DELLA TRANSENNA CHE CHIUDEVA IL PRESBITERIO.

IL POZZO CONVENTUALE COLL'ANFORA BENEDETTINA.

che gittando le reti cantavano una nenia lunga a cui teneva bordone dal campanile il ritmo delle squille grevi e fosche a volte, or chiare e argentee per letizia d'asceti ringiovaniti nell'estasi della preghiera. A volte latrati di veltri lionati che inseguivano la selvaggina per i boschi di Mesole, con gran codazzo di cavalieri e di dame e suono di corni e d'armi.

Passavano a quando a quando, sovra superbi cavalli o dentro istoriate portantine, cavalieri e condottieri di ventura, madonne e cardinali avvolti nella porpora fiammeggiante come i tramonti di fuoco delle Valli Padane.

E tutti bussavano al chiostro grande e silente, che sorrideva come un'oasi, in atto di umiltà, chiedendo la mercè per Iddio d'essere accolti, mentre taceva il brusio delle armi, i latrati dei veltri, lo scalpiccìo dei palafreni, e solo la buccina marina chiamava i cacciatori e i pescatori della valle a portare la selvaggina e il pesce fresco per gli ospiti magnifici della grande Badia in riva al mare.

Essa stessa, la Badia, fu secondo i tempi, gli eventi e gli uomini che la governarono ora asceterio d'angeli in cocolla, ed or fortezza invincibile di bellicosi militi, che cingevano la spada sulla tonaca, e brandivano le armi colle mani unte dal Crisma. Rimbombò tutta a gloria delle trombe guerresche inneg-

ABBAZIA DI POMPOSA - LA ROSA DEL NARTECE (ATRIO).

nari famosi allineavano canne lucenti, e pittori sacri frescavano le pareti coll'indaco e l'oro, dipingendo una fiorita di santi sui prati d'asfodeli e di lauri. Accolse nella pienezza de' tempi Dante Alighieri che andava ambasciatore a Venezia per Messer Guido Novello da Polenta e pareva cantasse il suo *In exitu Israel de Ægypto,* mentre le lampade del santuario sfavillavano tutto il loro aureo fuoco, e un coro di *pueri chorales* tingeva di nostalgie divine il suo fatale andare.

Allora essa fu veramente Pomposa: *Monasterium in Italia princeps, quod Pomposia dicitur.*

Ora tutto questo è sparito come un sogno. Il tempo, la malaria, gli uomini, il destino, minarono, infransero, ruinarono l'alta mole, le celle, i chiostri, le sculture, le pitture, le transenne, i bronzi. E dove un tempo fu la vita, striscia ora il ramarro al sole, e fra gli archi sibila il vento della tempesta che sembra piangere sottilmente le lacrime delle cose. *Sunt lacrimae rerum.* Eppure contro il silenzio, la ruina, la morte, s'alza ancora la voce dell'istoria che vince i silenzi. E dice la storia così:

giganti alla vittoria, come urlò di dolore e di rabbia quando un superbo nemico l'assediava minacciandone l'esterminio. Vide, solitario asceta, *rapito ne' pensier contemplativi* il ravignano monaco Pier Damiano che veniva dai silenzi austeri di Fonte Avellana per riformarla e condurla su per gli ardui gioghi della perfezione. Udì i canti modellati su l'*eptacordo* di fra' Guido d'Arezzo, che il vento spandeva verso Ferrara e Ravenna. Vide folgorare nel sole l'oro dei vecchi messali e degli antifonarî recinto dai colori dell'iride, sotto le industri mani dei monaci alluminatori per cui Oderisi da Gubbio doveva far sorridere le flave pergamene.

E monaci maestri della tarsia, del legno, del marmo e della pietra alzare archi, ricamare transenne, elevare plinti, mentre orga-

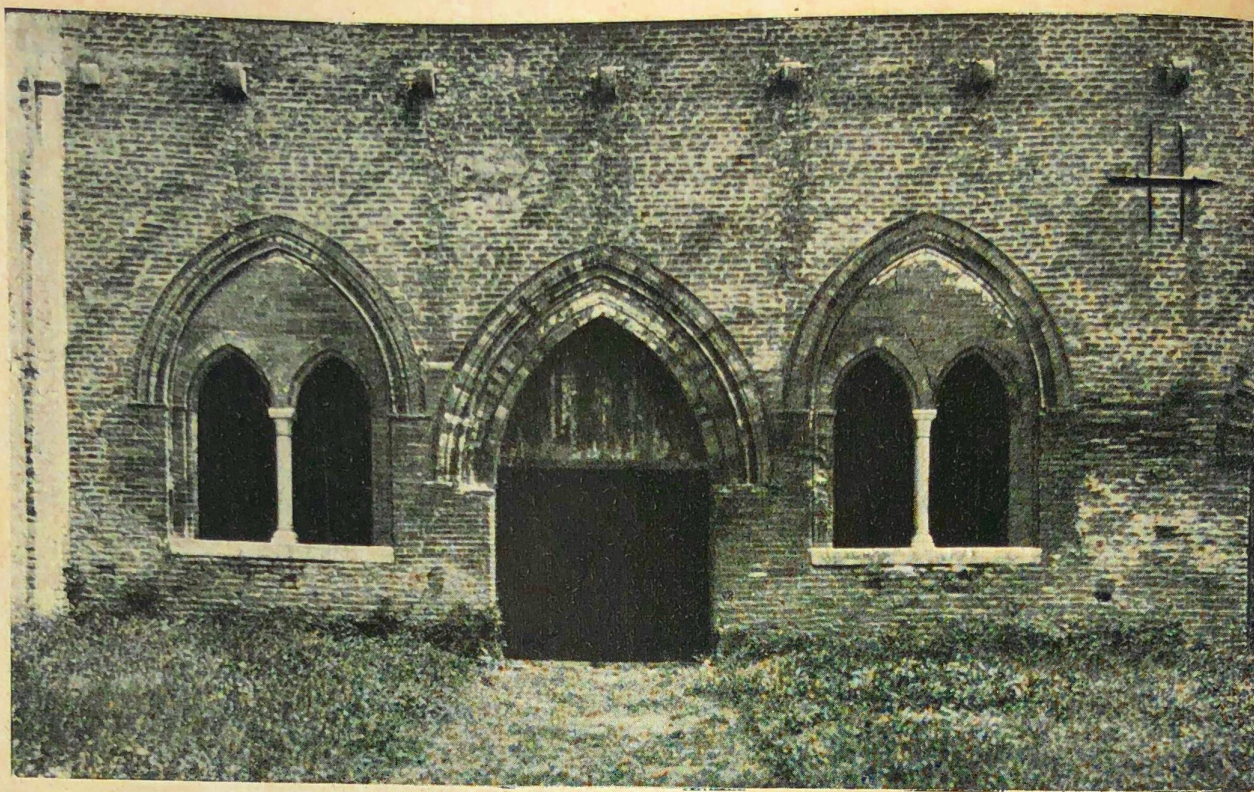
***

Era un'isola triangolare, formata per un lato dal *Po di Volano,* per l'altro dal *Po di Goro* e pel terzo dal mare, nè si sa da chi e quando sorgesse la piccola chiesa dedicata a *Nostra Signora Assunta* che nei documenti del mille già si chiamava *Sancta Maria de Comaclo in insula dicta vulgo Pomposa.* Come dalla *parva Ecclesia,* dal piccolo romitaggio nido e capanna di pescatori sorgesse il magnifico monastero il Mabillon dice d'ignorare « *incerta eius natales et auctores* ». Ma Agnello istorico di Ravenna parla d'una *Sancta Maria di Po vecchio* come appartenente alla giurisdizione della Basilica Ursiana (ai tempi dell'arcivescovo ravennate Aureliano che governò dal 503 al 514), che si può identificare per la piccola Pomposa. Il Bonaveri la vuole edificata nel secolo VI e il Busmanti con opportune citazioni ne prova l'esistenza

nel 590. Trecento anni dopo, cioè nell'874, un frammento di lettera di Papa Giovanni VIII all'Imperatore Ludovico il Pio dice: « *Monasterium S. Mariae in Comaclo quod Pomposia dicitur, Ravennati Archiepiscopo non obtulimus, sed ea monasteria et loca ab antecessoribus nostris possessa reperientes possedimus, hactenusque nostri retineamus* ». In quel periodo fortunoso e battagliero anteriore al mille, quando gli eserciti crociati partivano per l'Oriente e venivano passando a prostrarsi a Pomposa per riceverne la benedizione di Dio, quest'isola, se vogliamo credere alle *tavole* del Baruffaldi e al *Cabreo* del Caroli, fu luogo ubertoso e amenissimo. Il mare la baciava più da vicino, le grandi selve cedue purificavano l'aria, i monaci Benedettini coll'agricoltura dissodavano i terreni circostanti, e la salsedine marina fugava i morbi pestilenziali, specialmente la malaria. Più tardi le acque imputridirono impantanandosi, il mare si allontanava e lasciava scoperto l'estuario che a' grandi calori estivi diveniva un focolare di malaria.

ABBAZIA DI POMPOSA - « L'EXCELSA TURRIS CAMPANARIA » QUASI A SIGILLARE IL CHIOSTRO, A PROTEGGERE E DIFENDERE LA CHIESA.

Si capisce così quello che pare oggi inesplicabile; la mutazione graduale subita dall'abbazia, che dai culmini della potenza medioevale discese sino alla ruina presente.

Giova però rievocare il periodo aureo di Pomposa, quando Imperatori e Re, Principi e Regine, Condottieri e Cardinali venivano alle sue soglie, per riposarvi dalle aspre lotte del mondo, e ingegni poderosi come Guido d'Arezzo e Pier Damiano, S. Guido abate e Gebeardo arcivescovo di Ravenna vi prendevano l'abito austero benedettino, e vi portavano la fiamma dell'arte e il profumo della santità. Pomposa era allora veramente regale, perchè i tributi della pesca e della caccia l'arricchivano, l'opera paziente dei monaci dissodatori l'aveva ridotta a giardino, le elargizioni delle grandi dame pie, i privilegi dei Pontefici e dei Re, l'arte degli alluminatori, de' mosaicisti, dei maestri della tarsia, del ferro, della pietra avevano convertito l'Abbazia come in un paradiso. Che se a questo si aggiunge la grande figura di Guido d'Arezzo che trovò qui le note musicali del suo *Micrologo* e la prima *schola chantorum* tanto numerosa e disciplinata da destare l'ammirazione di un Papa, la coorte degli amanuensi che ricopiavano codici antichi, quella degli agricoltori che piantavano alberi, i pittori che ne frescavano le pareti, i marmorari che scolpivano transenne fine come un ricamo, bisogna concludere che Pomposa, come dicono le storie Ferraresi, *fu il convento anticamente ampio come una città, riposo di porporati ed artisti.* Certo un fato crudele gravita su queste ruine, perchè invano la bonifica coi grandi idrovori di Codigoro, le delizie refrigeranti del bosco di Mesole, nido più tardi de' principi della corte Estense, l'estuario prosciugato cantano ora accanto alla solitaria sua torre l'inno del lavoro e della vita rinnovellata.

POMPOSA - DETTAGLIO DEL CAPITOLO.

***

Qualche cosa di grande e d'eterno fa venerabile e cara, suggestiva e imponente, anche questa ruina. Andare in un chiaro mattino d'estate con qualche amico dotto in auto, a visitare la grande Badia, è un sottile piacere dello spirito, mentre nella memoria ti risuonano i versi dolcissimi del Tumiati:

> Oh voi là a Pomposa
> sciogliete le campane
> e lanciate i rintocchi
> alle rive Istriane.
> E voi cori e salmisti
> sciogliete il mattutino
> quando le vostre soglie
> varcherà il pellegrino.
> E l'iride dei suoni
> gettategli nel core,
> ove splende — a Dio gloria —
> l'iride del colore.

Nel soleggiato verde spiazzale fra alberelle argentee che coronano un rivo d'acque verdi, l'altissimo campanile del mille, tutto incrostato di maioliche arcaiche e patinato dall'ala de' venti veglia ancora su la chiesa il cui portico (il *Nartex*) è un capolavoro; intarsiato di frammenti archeologici d'ogni età, trovati un po' dovunque su questo suolo. Oh, il giallo colore dell'avorio per cui splendono le due meravigliose transenne che chiudono le due finestrelle rotonde, quando batte il sole sugli alabastri venati d'oro come le candide mani di Ofelia shakesperiana! E la grazia pensosa del sottile calice al quale bevono le colombe dello stemma benedettino tutto intessuto di tralci e di vitigni che paiono merletti di Burano.

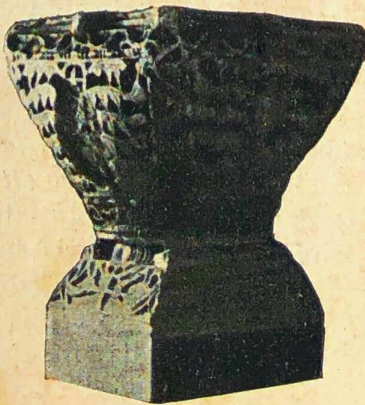
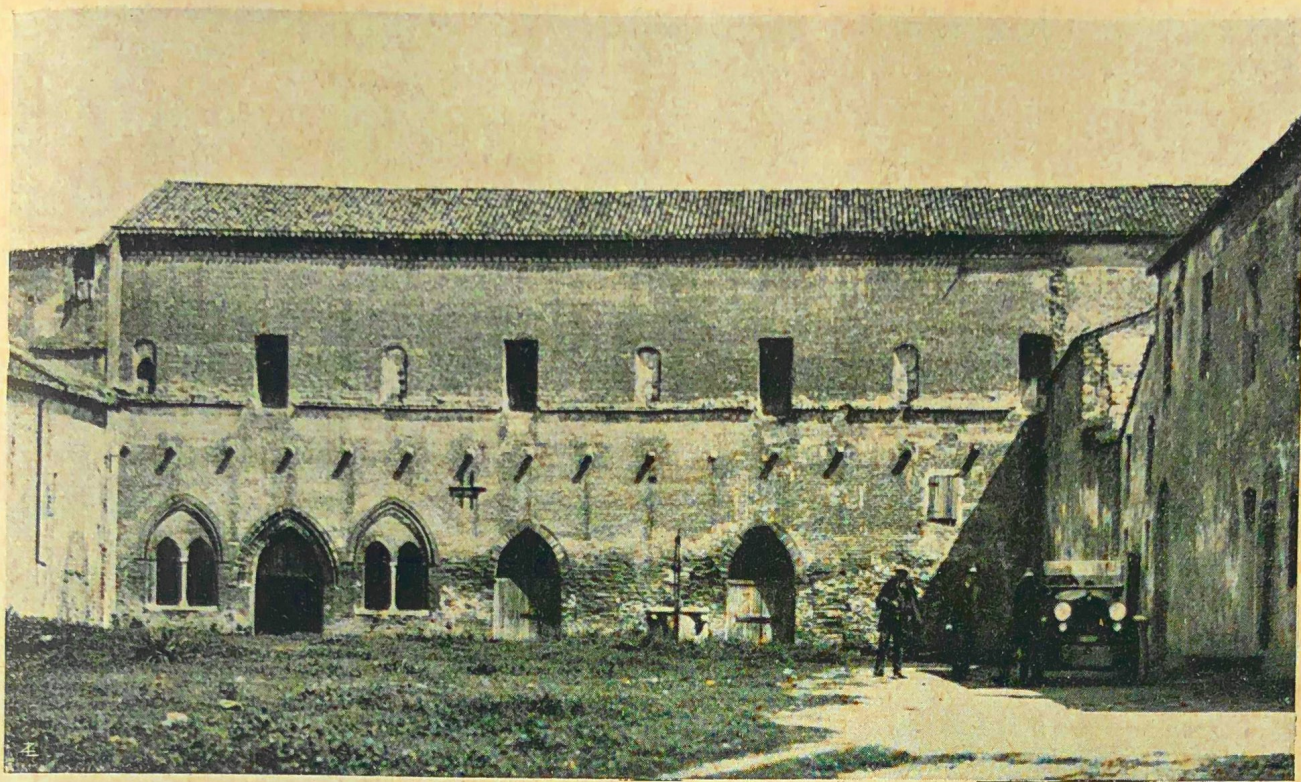
Per millenni il campanile ha vegliato Pomposa:

> Dritta su la laguna
> indice di silenzio la torre del Convento
> nel sonno secolare, attese su dal mare
> la luna.
> Ma non più si comprese
> . . . .
> il sospiro de' mille
> eremiti adoranti qua e là nelle grotte
> rigidi e assorti in cielo, nelle fredde e remote
> faville
> nè più i ceri e le squille
> prorompendo dal forte chiostro [sovra le valli
> schiusero ai pescatori erranti le [assopite
> pupille

LA PILA DELLA CHIESA.

ed è qui veramente il *pozzo di marmo dove tace per sempre Pomposa* poichè

> La notte discese
> sull'infranta potenza delle logge [claustrali

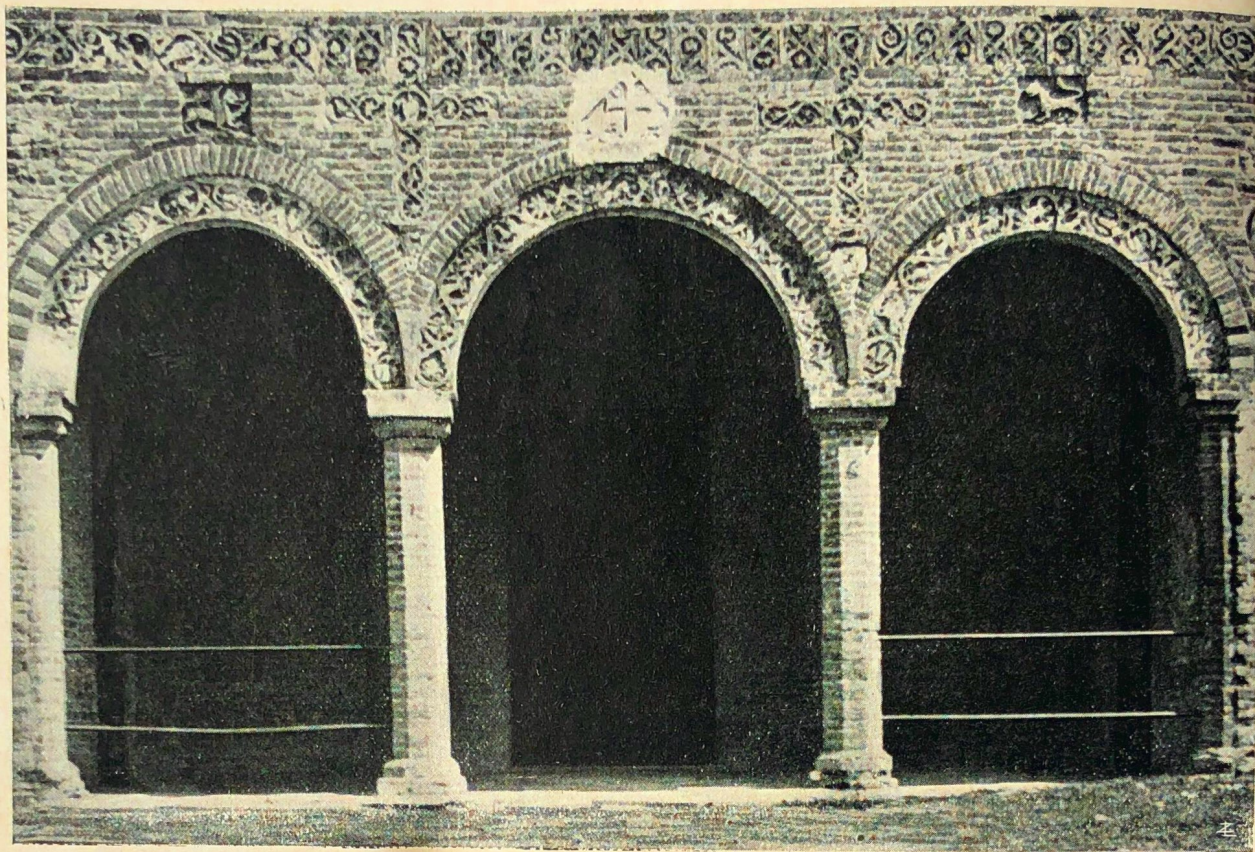
e fu silenzio e morte dove era la vita conventuale e dove s'arrestò un tempo folgorando la potenza e la forza del medioevo.

POMPOSA - LA « CORTE » CON, A SINISTRA, LA SALA CAPITOLARE.

Io penso al mio bel campanile di S. Mercuriale tutto di pietra rossigna che ha con quello di Pomposa una strana rassomiglianza. Di lassù Guido Bonatto scandeva a stormo il vespro della libertà forlivese, onde la terra

che fe' già la lunga prova
e de' Franceschi sanguinoso mucchio

come canta il divino poeta; di quassù forse Pier Damiano guardava la valle padana, mentre Guidone, il pio citaredo, parlava con Dio sulle corde del suo micrologo.

Entriamo in chiesa dopo aver ammirato le tre snelle arcate del *nartece* tutte incrostate di frammenti archeologici, ed aver calpestato un'epigrafe che dice come il Papa Clem. VIII entrando in chiesa esclamasse « *O pulchra vetustas!* » *che bell'antichità!* Siamo nella basilica e il nostro piede riposa sur un pavimento sconnesso e monco a mosaico tutto uccelli, grifi, croci e fiori, meraviglioso. L'architettura del tempio è in quello stile *italo-bizantino*, dice il Busmanti, onde si ha a Ravenna lo stupendo esemplare di San Giovanni Evangelista, che un sapiente restauro restituisce ora al suo antico magnifico decoro. La Basilica ha tre navi, sopportate da diciotto arcate e da 36 colonne di marmi diversi le quali incoronano bei capitelli squisitamente fregiati. Il tetto è a travi scoperte, inchiavellate come nella ravegnana S. Apollinare in classe fuori. In fondo l'abside è tutta frescata forse da uno di quei giotteschi romagnoli che lavorarono a Rimini, a Ravenna, a Bagnacavallo, sempre con identiche figurazioni, apostoli, profeti, santi, simboli religiosi. Spicca sul catino dell'abside la grande figura del Redentore bizantineggiante che arieggia al Cristo di Monreale, tutto avvolto in una grande grana d'oro, circondato dagli apostoli. I visi degli affreschi risentono lontanamente della dolcezza giottesca, ma son più duri ne' lineamenti e nella prospettiva. Bella è la doppia fascia di pitture che circola sugli archi della nave centrale, che il Filippini assegna senz'altro al pittore trecentista bolognese Vitale Cavalli detto « delle Madonne » (operò dal 1340 al 1539) uno de' pochi come dice il Ricci, che emergono tra la turba de' giotteschi romagnoli ed emiliani.

LA PILA DELLA CHIESA.

In alto: IL PORTICO DELLA CHIESA (NARTECE) - *In basso:* LE PITTURE TRECENTESCHE DEL CAPITOLO.

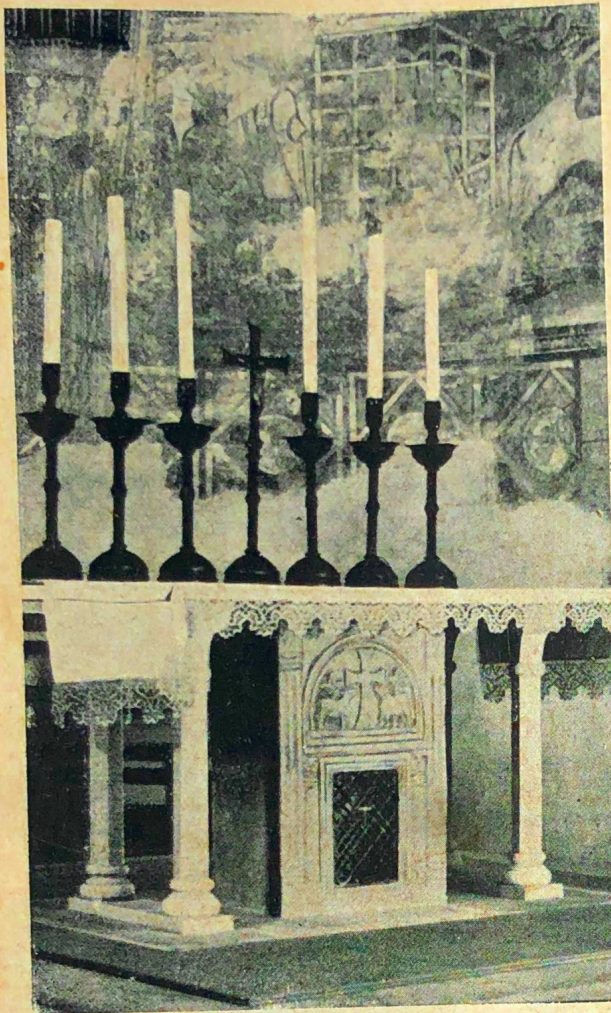
Le tre finestre del coro, anch'esso tutto frescato, dovrebbero essere modificate e adorne di vetri istoriati. Delizioso nella sua semplicità è l'altare maggiore contesto di una la-

ABBAZIA DI POMPOSA - L'ABSIDE E LA NAVATA CENTRALE.

sterità conservati. — L'anno 1837. Certo dal Settecento a questa parte tutti hanno riaffermato l'attribuzione giottesca. Ma critici moderni come il Crowe, il Cavalcaselle e il Ricci non solo la pongono in dubbio ma la negano assolutamente. Certo negli affreschi del vecchio Capitolo la maniera giottesca è evidente. I visi della *Cena* sono molto belli. Il *miracolo di S. Guido abate* è reso con un senso di realtà che innamora. Fu Giotto a Pomposa a dipingere quando era a Ravenna o a Ferrara e quando l'amico suo Dante vi passava? Chi è che può affermare o negare? Mancano documenti apodittici perchè il vecchio archivio fu disperso, nè se ne ebbe più notizia. A noi piace ripensare al pittore fiorentino che affresca Pomposa e la poesia di D. Tumiati è forse più sul vero che una pagina del vecchio cronista. Ma tant'è, noi ignoriamo molte cose, che pensiamo vere solo perchè ci piacciono.

Singolari sono le pile dell'acqua

stra di marmo, che poggia su quattro colonne ed ha in mezzo il Sepolcreto con la porticina per le reliquie de' Santi, custodite da una graticciuola alla quale si sovrappone l'antica croce bizantina con a' lati le pecorelle pascolanti come ne' mosaici bizantini di Ravenna. La chiesa era forse tutta affrescata perchè qua e là affiorano sotto l'intonaco visi di Madonne bizantineggianti, Santi e Vescovi che furono forse dipinti a fomento di qualche devozione particolare da qualche pio abate. A proposito di pitture pomposiane tutte queste che rimangono sono attribuite a Giotto il *pictor angelicus,* da tre iscrizioni... pompose per lo meno, fra le quali una dell'abate Montalti dice chiaramente: *Perchè gli affreschi — solenne esempio ai nipoti anche i più tardi — da Giotto Fiorentino — qui figurati — per ingiuria de' tempi e per colpa degli uomini — miserrimamente guasti — non dileguassero — Ignazio G. Guiccioli abate — volle che ristorati colla massima cura — fossero religiosamente — alla po-*

LE FINESTRE ARCHIACUTE DALLE SNELLE COLONNINE.

ABBAZIA DI POMPOSA - L'ALTARE MAGGIORE DELLA CHIESA.

santa, una è certo un bellissimo capitello bizantino, l'altra pare una vaschetta pagana sostenuta da una *Trimurti* egizia.

Il vecchio pozzo ha il *puteale* scolpito con un'anfora conventuale e una bella corona ad arco di ferro battuto. Meravigliosa è la bifora a colonnine abbinate, dalle quali si scorge il portone del Cenobio con una bella ghiera.

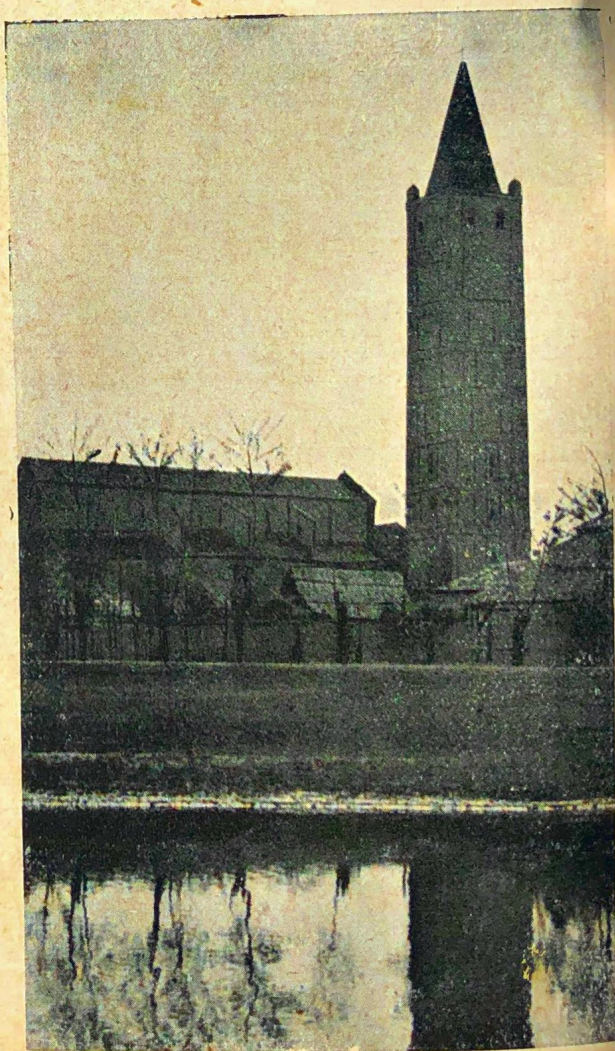
D'intorno all'area del sagrato sorge il *Palazzo della Ragione*, un imponente edificio del secolo XIV che elevò l'abate Bonacossi per amministrare la giustizia. Segno è che quei monaci furono sino all'ultimo del medioevo anche giudici e amministratori della giustizia. L'edificio è a bifore, con frammenti e pezzi di scavo, avanzi forse dell'antica Badia.

Usciti dalla chiesa s'ascende il campanile, l'*excelsa turris* campanaria che domina tutta la gran valle padana. Dai grandi finestroni archiacuti un nuovo meraviglioso spettacolo si presenta agli occhi del visitatore. Una sterminata pianura verde dove emergono le ciminiere degli idrovori di Codigoro, le torri e i campanili della fetontea Ferrara, le case di Comacchio e il suo estuario, che sa le sapide anguille che si esportano pel mondo. Laggiù Ravenna e più qua i laghi salsi di Mezzano e di Goro, le antiche pievi di Massafiscaglia, di Ostellato, di Migliaro, vetusti feudi della Badia, dove ancora s'estolle la Croce Pomposiana e la stella d'oro.

Dante passò certo di qui nel crepuscolo della sua vita randagia avviato a Venezia, magnifico ambasciatore da parte di Guido Novello da Polenta.

Dall'altra parte è tutta la cerulea visione dell'Adriatico che, ormai lontano dal Cenobio che un tempo baciava coi suoi amari flutti, gli vapora ora l'incenso delle sue nuvole, la musica del suo respiro, e il grido dei suoi aironi che lambiscono il flutto e roteano attorno alla torre.

TOMMASO NEDIANI.

(Fotografie inedite di Mario De Lucca, Milano).

IL CAMPANILE DI POMPOSA, A SPECCHIO DEL RIO VERDE.

La pesca nell'Adriatico orientale.

L'Adriatico, in ispecie nella sua parte superiore, è più pescoso del resto del Mediterraneo. Lo percorrono in buona parte i bragozzi chioggiotti che si tengono, per la pesca, discosti dalle rive. Le barche indigene non si allontanano invece d'inverno che poco dalla costa, limitandosi alla pesca con reti fisse collocate in posti adatti o con reti a strascico.

Di primavera e d'estate le barche indigene si spingono più al largo, specialmente per la pesca delle sardine. In queste stagioni la sardina, in notevoli masse migratorie, attraversa le zone battute dalle barche pescherecce e non indifferente è la media del bottino; tanto più che negli ultimi anni si è diffuso, con buoni risultati, il sistema della pesca con la luce acetilene.

La pesca della sardina si protrae a tutto ottobre. Essa costituiva con gli alici e gli sgombri nell'anteguerra una metà della rendita totale della pesca dell'Adriatico orientale, valutata in circa 10 milioni annui.

La pesca della sardina con la luce acetilene è diffusa da Parenzo in giù e nel Quarnero. Nelle nottate prive di luna le barche di Orsera e di Rovigno, munite di potenti fari a luce acetilene, postati a prora, che riflettono la luce sullo specchio del mare si spingono a 2 o 3 miglia dalla riva e ivi rimangono in attesa. Il pesce attratto dalla luce viene guidato vicino a terra ove con sistemi diversi finisce nelle reti fisse o in quelle a strascico (1).

In ogni centro di pesca esiste quasi sempre un consorzio cooperativo che raduna le forze e valorizza maggiormente la pesca, sia per la ricerca di un miglioramento di mezzi, sia allo scopo di far assorbire, o dai mercati pubblici o dalle fabbriche per la conservazione del pesce all'olio, il prodotto della pesca.

In quest'ultimo caso il pescato passa direttamente dalle mani dei pescatori in quelle dei produttori, mentre ai mercati pubblici il pesce viene venduto da incettatori, passando così attraverso a più mani prima di giungere al consumatore.

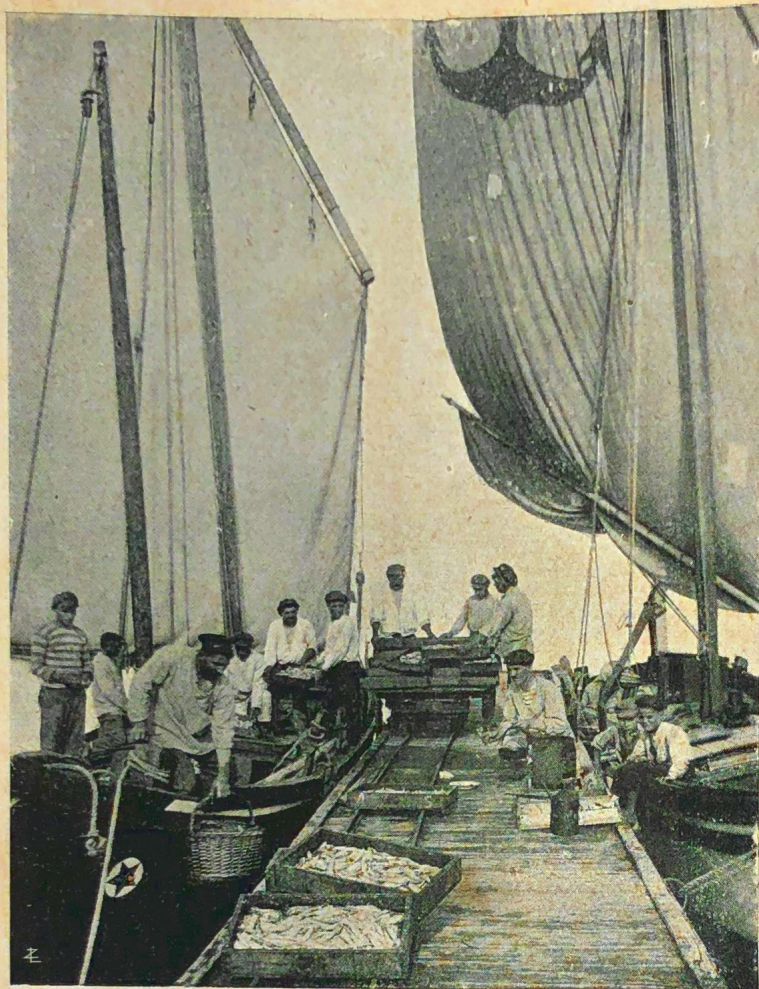
Il pescatore lavora in una armonica forma di cointeressenza col proprietario della barca e delle reti e tale associamento di interessi fra capitale e lavoro è fonte di quello svolgersi tranquillo della pesca che anche attraverso i periodi più turbinosi non ha provocato l'arresto della produzione.

La distribuzione degli stabilimenti per la conservazione del pesce nella Venezia Giulia e Dalmazia.

Dobbiamo per necessità ricorrere alla statistica dell'anteguerra, come quella che può fornire elementi sullo sviluppo assunto fino al 1915 dall'industria e siamo costretti a farlo perchè oggi l'industria non ha potuto riprendere totalmente il suo sviluppo; per ragioni non dipendenti dall'organizzazione. Siamo in un periodo di crescenza che potrebbe rapidamente riportare questa fonte di ricchezza della regione nelle condizioni del 1915 e più oltre, specialmente in quanto alcune trattative presso i mercati esteri e all'interno presso le sfere competenti, perchè si inducano a considerare la presente industria degna di attenzione, vengano favorevolmente risolte.

Tutto lascia supporre che sia facilitato il collocamento dei prodotti nazionali anche nel Paese, e ciò con preferenza delle marche estere.

Le fabbriche dell'Adriatico che fino a un anno fa non avevano potuto far riprendere alla loro merce la strada del retroterra di Trieste, oggi la vedono nuovamente affermarsi sulle piazze di mercato dell'Austria e

(1) La « Società di pesca e piscicoltura » ha creato in Trieste un « Museo di pesca », che desta l'interesse sia del tecnico quanto del profano. Visitandolo ci si può rendere conto dei sistemi di pesca in uso nell'Adriatico, come pure dei tentativi di peschiere artificiali e di coltivazioni ostricole.

LA « PORTOLATA » SBARCA AL PONTILE DI ISOLA D'ISTRIA LE SARDINE.

della Cecoslovacchia e spingersi per via di mare in Inghilterra ed in America. Viene così nel campo della libera concorrenza espressa con dati positivi la capacità nazionale in questo ramo dell'industria e la richiesta che va aumentando denota l'aggradimento dell'estero per questo prodotto.

Le fabbriche che nel 1915 funzionavano nell'Adriatico orientale erano 41, occupavano 8.000 operai, interessavano circa 10.000 fra pescatori e portolanti con una capacità produttiva di 110.000 quintali annui, corrispondenti, ai prezzi odierni, a 80 milioni di lire.

Isola d'Istria contava 4 stabilimenti, Grado 3. Esistevano centri di fabbricazione a Duino, Capodistria, Umago, Cittanova, Rovigno, Fasana, Cherso, Lussinpiccolo e giù nella Dalmazia a Sebenico, Lesina, Comisa, Cattaro.

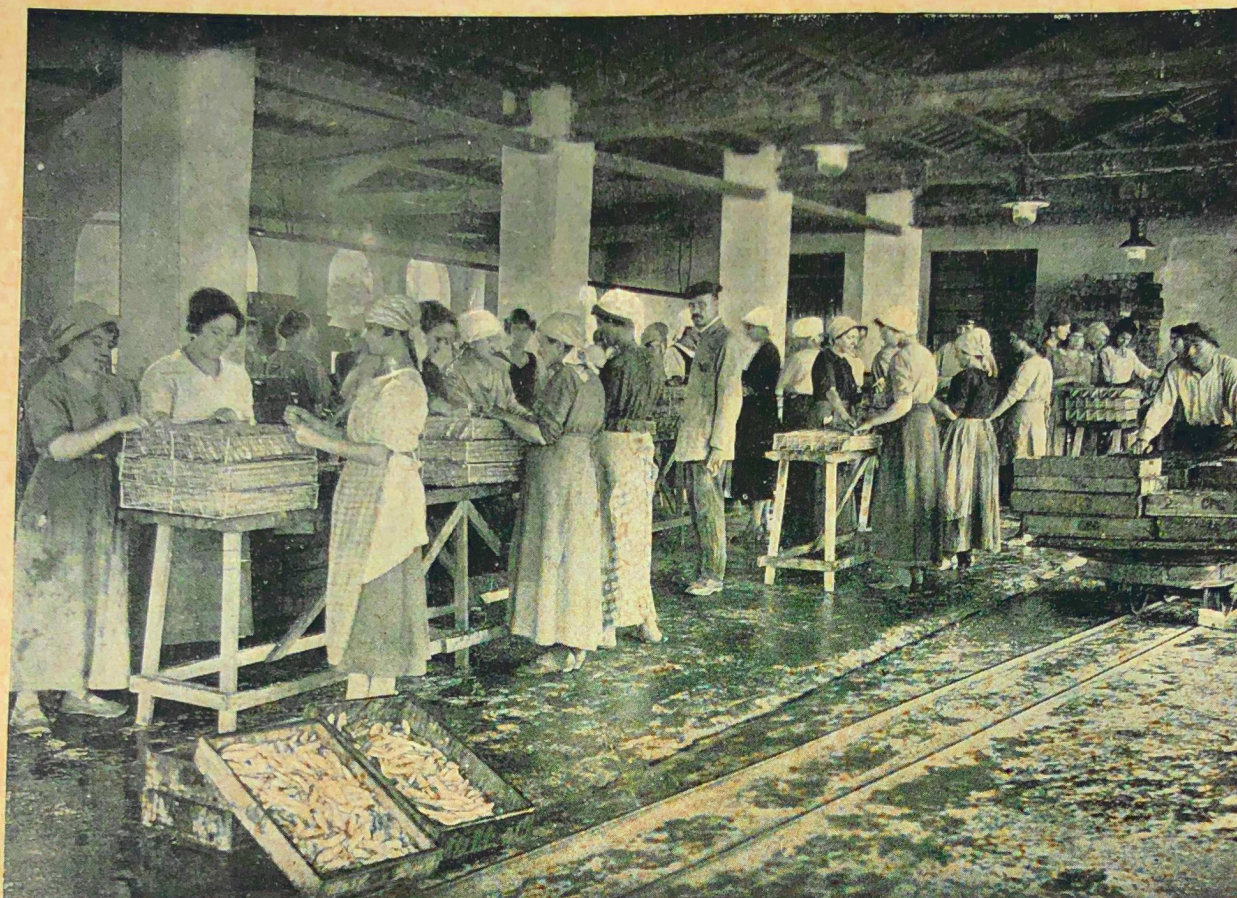
Attualmente gli stabilimenti non sono mutati, occupano una parte delle maestranze specializzate e sono in un periodo di applicazione dei migliori trovati tecnici che costituiscono il substrato del rapido, progressivo cammino di un'azienda.

Tre sono i gruppi principali dei produttori: « Le Fabbriche conserve alimentari dell'Adriatico G. Sanguinetti » con 10 stabilimenti; « Les Usines de l'ancienne Société Générale Française » dal nome non italiano, perchè ereditato dalle originarie Fondatrici degli stabilimenti, ma con capitali e direzione nazionali e 9 stabilimenti; « Le Fabbriche riunite dell'Adriatico della Società Italiana prodotti alimentari L. Torrigiani » con 8 stabilimenti.

Vicino a questi funzionano i piccoli produttori con non minori buone prospettive e con non minore fiducia. Ci piace rilevare che si è fondato da poco in Capodistria un nuovo stabilimento « Società Adriatica Lavorazioni Alimentari » che dà lavoro ad oltre 200 operai.

Purtroppo una parte dei 41 stabilimenti non sono politicamente in Italia, perchè situati sulla costa dalmata, ma fanno parte delle organizzazioni tecniche e finanziarie del nostro Paese e sono collegati da quei mutui scambi che sono possibili fra le centrali di produzione e le filiali in un paese sia pure in mani straniere. Due terzi delle fabbriche della costa orientale sono comunque in mani nostre e rappresentano per impianti razionali ciò che vi ha di meglio e di più moderno.

Le cause dello sviluppo di questa industria furono duplici. Coefficiente primo fu l'abbondanza del pesce nell'Adriatico, secondo e non meno importante quello del fatto che l'Austria la protesse doganalmente, con un dazio ammontante a 120 franchi oro il quintale sull'importazione dall'estero e con la restituzione all'atto dell'esportazione dei diritti pagati per l'importazione dall'estero delle materie prime impiegate nella lavorazione.

Se si pensa che l'industria della lavorazione del pesce in scatola può considerarsi del tutto nuova per il nostro Paese, non esistendo all'infuori della Venezia Giulia che due piccole fabbriche ad Anzio e Porto S. Stefano, si deve concludere che con l'acquisto di essa sono da adottare quei mezzi che possano intensificare la produzione per favorirla e produrre con gli impianti moderni e con le maestranze provette non meno di centomila quin-

LA PULIZIA GENERALE E LA DISPOSIZIONE NELLE GABBIE A RETE DELLE SARDINE.

tali di pesce conservato all' olio, da consumarsi all' interno e da esportarsi in quantità notevole.

Il processo di lavorazione del pesce.

Chi gusta il contenuto di una scatola di buone sardine all'olio, di filetti distesi o arrotolati, non sospetta che lontanamente quali cure richieda il maneggio del contenuto della scatola e quale lavoro la preparazione del contenente. Tre sono i coefficienti perchè il risultato del lavoro soddisfi, ed essi consistono: nell'impiego di un pesce sano, fresco e ben lavorato, nell'uso di un olio di prima qualità e infine nell'accurata preparazione e chiusura ermetica delle scatole.

Seguiamo il processo di lavoro in uno dei principali stabilimenti, la centrale d'Isola d'Istria delle « Fabbriche conserve alimentari dell'Adriatico G. Sanguinetti » che va razionalmente applicando i più moderni ricavati tecnici al processo di lavorazione.

La manipolazione del pesce fresco e la confezione dello stesso nelle scatole è soggetta a semplici ed elementari processi di lavoro, ma non vi ha dubbio che la pratica di personale provetto è una delle principali basi per il rendimento o per la bontà del prodotto.

Le sardine pescate in alto mare vengono raccolte da barche speciali che costituiscono oltrecchè opera di ammassamento del pescato, anche opera di trasporto fino al pontile della fabbrica. Nelle mattinate che susseguono le nottate di buona pesca, la «portolata», così si chiamano le barche che effettuano il trasporto, giunge con le cassette ricolme di sardine alla fabbrica. Le cassette contengono abitualmente 250 sardine.

Intorno a questo nuovo arrivo si anima tutta un'attività fino allora insospettata. Al trasporto segue l'immediato taglio della testa con forbici speciali, come quelle usate per gli occhielli in sartoria, che permettono il passaggio anche delle budella che vengono strappate insieme colla testa.

La sardina così ripulita viene posta in speciali gabbie a rete di filo di ferro zincato, a scompartimenti, inclinata con la coda all'insù. Le gabbie, nell'uso locale chiamate

ASCIUGAMENTO DELLE SARDINE PRIMA DI PASSARE ALLA FRITTURA.

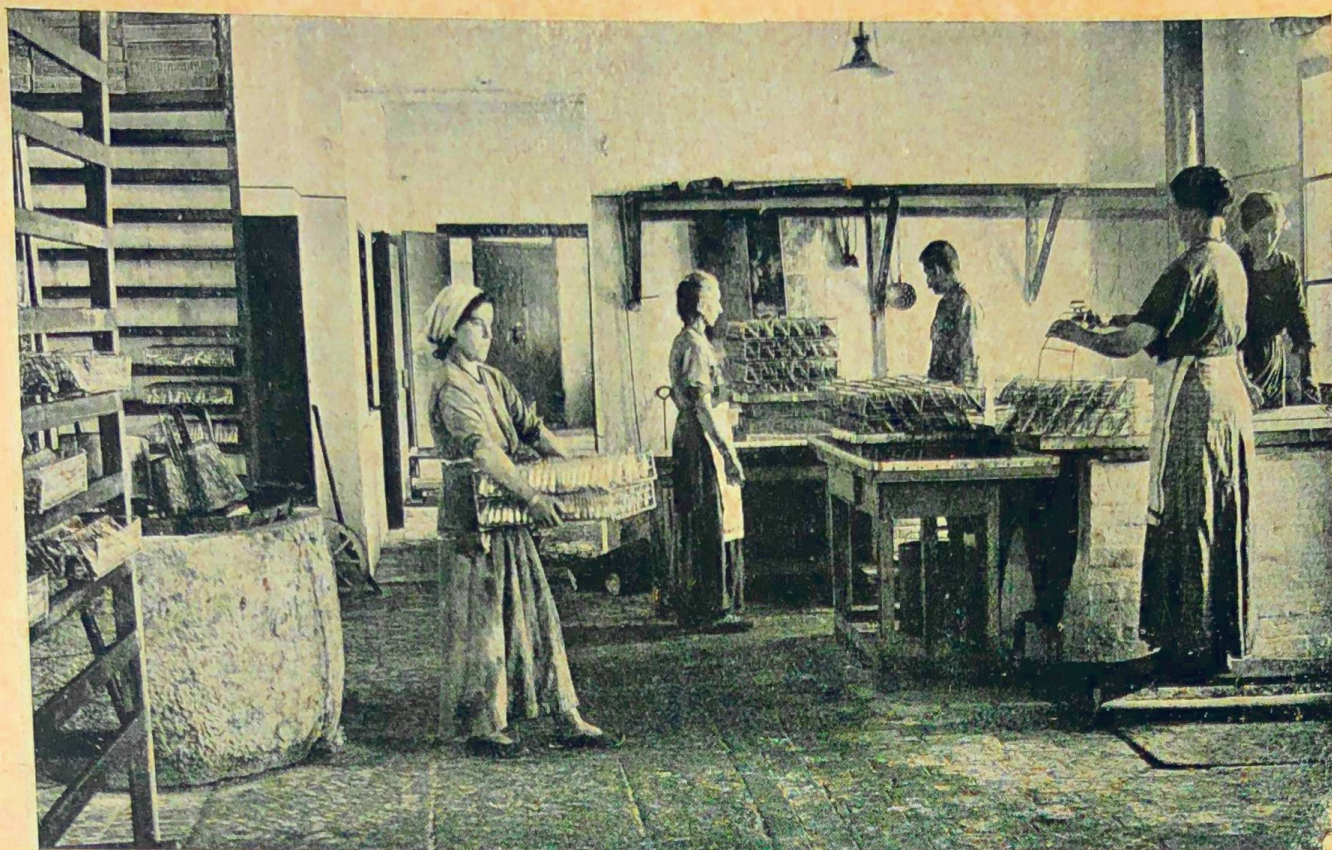
« gradelle », vengono portate su speciali cavalletti all'esterno se c'è sole, o in una camera munita di un'impianto di ventilazione, suffragato da tubazioni con passaggio di vapore per il riscaldamento dell'aria.

L'esposizione al sole dura tre ore circa, poscia nelle gabbie stesse il pesce viene portato nelle sale di frittura e immerso in un bagno d'olio bollente. La frittura dura in media un minuto circa ed è ultimata quando il pesce comincia a venire a galla nel bagno di olio. Sono adoperate caldaie rettangolari con fuoco a legna o a carbone, oppure impianti moderni con passaggio, nel bagno d'olio, di tubi con conduzione di vapore ad altissima temperatura.

Quando il pesce è fritto, con speciali arpioni vengono estratte le gabbie che erano state sommerse su due o più ripiani, e si pongono a scolare sopra appositi piani inclinati rivestiti di lamiera. Successivamente le gabbie vengono portate su *stellase* (specie di mensole) di solito poste lungo le pareti senza finestre della sala di confezionamento del pesce in scatola, e qui le sardine si raffreddano.

Lo scatolamento, dopo la pulizia della scatola con la segatura, si comincia dalla parte del coperchio che viene preventivamente saldato dagli stagnini; il fondo si applica poi a riempimento eseguito o con saldatura di stagno o con moderne macchine automatiche chiamate aggraffatrici. Parleremo successivamente delle più recenti applicazioni meccaniche per la costruzione e chiusura delle scatole.

Due sono le ragioni dello scatolamento in senso inverso a quello che potrebbe sembrare il più logico. Anzitutto dato che il fondo può venir chiuso con processo automatico, mentre il coperchio deve, per la successiva apertura a mezzo di chiavi, essere saldato con lo stagno, è opportuno procedere all'applicazione successiva del fondo rimanendo la scatola sulla aggraffatrice in un piano orizzontale di rotazione, e potendosi d'altronde maneggiare la stessa dagli stagnini, per la applicazione del coperchio, anche nel senso non orizzontale; inoltre le prime sardine messe in corrispondenza del coperchio sono per una compatibile preoccupazione del fabbricatore scelte fra le migliori e costituenti un regolare piano. Ecco svelato uno dei piccoli segreti della fabbricazione!

Le scatole riempite da donne sedute a lunghi tavoli e con il materiale accumulato nel mezzo degli stessi, vengono collocate in cassoni di lamiera ove viene pompato olio puro d'oliva delle prime marche fino a colmarli. Tali cassoni vengono poscia ricoperti e nel bagno freddo d'olio le scatole rimangono almeno per una notte, in modo da colmarsi e affinchè le sardine assorbiscano l'olio.

LA FRITTURA DELLE SARDINE.

Estratte dal bagno le scatole sono portate in un altro reparto ove si procede alla loro chiusura. Eseguita questa, vengono pulite con della segatura. Poscia si raccolgono in autoclavi cilindriche e si passano in bagno maria per un periodo variabile da mezz'ora a un'ora e mezzo, a seconda della grandezza della scatola e della grossezza del pesce.

Si procede con ciò alla sterilizzazione, che non è richiesta per le scatole di filetti ottenuti col pesce salato e che viene invece eseguita per gli antipasti misti di sardine e verdura in autoclavi sotto pressione.

La scatola estratta dal bagno d'acqua e raffreddata, viene ripulita nuovamente con la segatura; poscia la si visita prima di ammetterla nel reparto imballaggio e spedizione. La visita deve essere minuziosa e si esplica soprattutto col comprimere con le dita la scatola per vedere se dalla stessa esca l'olio. Le scatole scartate vengono in parte riaperte e ne è riutilizzato il contenuto, in parte del tutto eliminate; esse costituiscono una percentuale del 1/2 per cento circa sulla produzione totale.

Con una scatola tipo si procede poscia al peso delle scatole ammesse e, dopo applicate le etichette e le chiavi di apertura, esse passano nel reparto imballaggi e spedizione.

Il pesce salato ricavato dal Quarnero e dalla Dalmazia richiede, a differenza del pesce fresco, molte cure per la conservazione nei barili, dovendosi giornalmente sostituire il bagno d'acqua satura di sale che si pone sulla parte superiore del barile stesso. Nel fusto il pesce è messo a superfici successive con direzioni normali di disposizione.

Quando le sardine o i sardoni salati vengono estratti dai fusti per la preparazione dei filetti, si deve anzitutto sgrassare il pesce; poscia si procede alla pulitura delle squame e al taglio della testa e della coda. È questa la pulizia più grossolana, cui segue per parte di altre operaie le seconda pulizia e il toglimento dello spino. Ricavati così da ogni sardina due filetti, questi vengono portati nella sala dello scatolamento, ove vengono preparate le scatole di filetti distesi o arrotolati. A questi ultimi viene aggiunto superiormente un cappero.

Le operazioni di riempimento d'olio fresco, la chiusura e pulitura delle scatole sono identiche a quelle per le scatole di sardine fresche. Non c'è bisogno del bagno di sterilizzazione e il procedimento generale di lavoro del pesce salato si può chiamare a freddo, per distinguerlo da quello del pesce fresco che si può invece denominare a caldo.

La preparazione degli sgombri freschi è analoga a quella delle sardine e la confezio-

LO SCATOLAMENTO DEL PESCE.

ne delle scatole di acciughe salate generalmente provenienti dal Portogallo in vasi di latta chiusi è analoga a quella del pesce salato, fatta eccezione della pulitura generale.

La preparazione, la chiusura delle scatole e gli imballaggi.

Giova rilevare che mentre il lavoro di preparazione del pesce viene retribuito a giornata o meglio ad ore, inquantochè la fabbrica talvolta deve, per improvviso arrivo di pesce fresco, lavorare straordinariamente pure a sera tarda o alla domenica, il lavoro di preparazione delle scatole, la chiusura, imballaggi, ecc. viene retribuita a cottimo. Con ciò è raggiunto un rendimento molto più elevato in questa seconda fase del lavoro.

Seguiamo sinteticamente il lavoro di preparazione delle scatole e la loro chiusura.

Allo stabilimento giungono i fogli di latta o bianchi, per la preparazione delle scatole di sardine con la etichetta « imperiale », genere questo tutt'ora preferito nelle piazze di mercato delle Repubblica Austriaca e della Cecoslovacchia o per l'applicazione di altre etichette, o i fogli con impressi a fuoco, i disegni e i dati relativi alle diverse preparazioni. I tipi di scatola non sono molti, se pur variano di grandezza, e si uniformano alla lunghezza e al genere del pesce fresco o salato che devono contenere; sono invece molteplici i disegni delle scatole, e talvolta oltre un centinaio per fabbrica.

Si sa che una scatola male presentata, pur con [illegible] contenuto, non si fa strada sul mercato e le fabbriche, oltre a curare nel miglior modo la confezione del pesce, badano alla presentazione delle scatole.

I fogli di latta vengono ritagliati a macchina e gli stampi relativi preparati in una officina meccanica. Si ritagliano anzitutto i coperchi su cui una pressa stampa le sigle e le marche e li ripiega in un solco in vicinanza dei limiti dei bordi. I fianchi vengono passati pure in una cilindratrice per la stampatura dei risalti di giunzione e di scanalature che ne aumentino la resistenza, stagnati a mano e successivamente stirati in speciali stampi che dànno loro la forma esatta della scatola.

Salvo le due saldature, tutto il lavoro viene fatto a macchina, con un rendimento assai maggiore rispetto al lavoro a mano.

Anche per la saldatura del coperchio alle pareti della scatola stanno per essere im-

piantate, in uno degli stabilimenti visitati, alcune saldatrici automatiche veramente nuove nella tecnica degli stabilimenti di lavorazione del pesce. Una di queste macchine può fare in un giorno il lavoro di 20 operai e viene regolata da un operaio solo che ha il compito di porre i bordi bagnati nello stagno e i coperchi su speciali stampi. Eccederebbe i limiti prefissici una descrizione tecnica del meccanismo. Per avere un'idea del processo di lavoro ci limitiamo a dire che i fianchi del corpo della scatola con sovrapposti i coperchi passano in seguito a un lento movimento di rotazione del piano d'appoggio, in una zona riscaldata fortemente, così da liquefare lo stagno per la saldatura e successivamente in una zona fredda che compie con un repentino abbassamento di temperatura la giunzione. La scatola viene estratta poscia automaticamente dalla saldatrice.

BATTERIE DI AUTOCLAVI PER LA STERILIZZAZIONE DEL PESCE FRESCO.

Abbiamo accennato alla chiusura automatica delle scatole con le aggraffatrici che saldano il fondo dopocchè la scatola è riempita di pesce e dopo l'immersione nei cassoni di olio. Sul fondo della scatola, quando si adotta questa chiusura, viene fatto aderire a fuoco un anello di gomma. Poscia la scatola con il fondo appoggiato superiormente viene collocata sul ripiano della aggraffatrice che gira orizzontalmente e con un manubrio a leva viene fatta aderire alla scatola in movimento, in corrispondenza del fondo applicato, una rotella girevole che piega anzitutto l'orlo del fondo all'ingiù, e lo ripiega successivamente in senso orizzontale in modo da costituire, col sussidio dell'anello di gomma, una chiusura ermetica.

Il sistema automatico di chiusura è suscettibile di ulteriori perfezionamenti soprattutto nel fatto di evitare la rotazione della scatola con cui si perde talvolta un po' d'olio e sostituire a questa la rotazione con sviluppo cilindrico delle rotelle.

La scatola chiusa, dopo la sterilizzazione, visita e peso, viene portata in altro reparto ove vengono applicate le etichette e le chiavi di apertura preparate pure meccanicamente per avvolgimento di filo grosso di ferro.

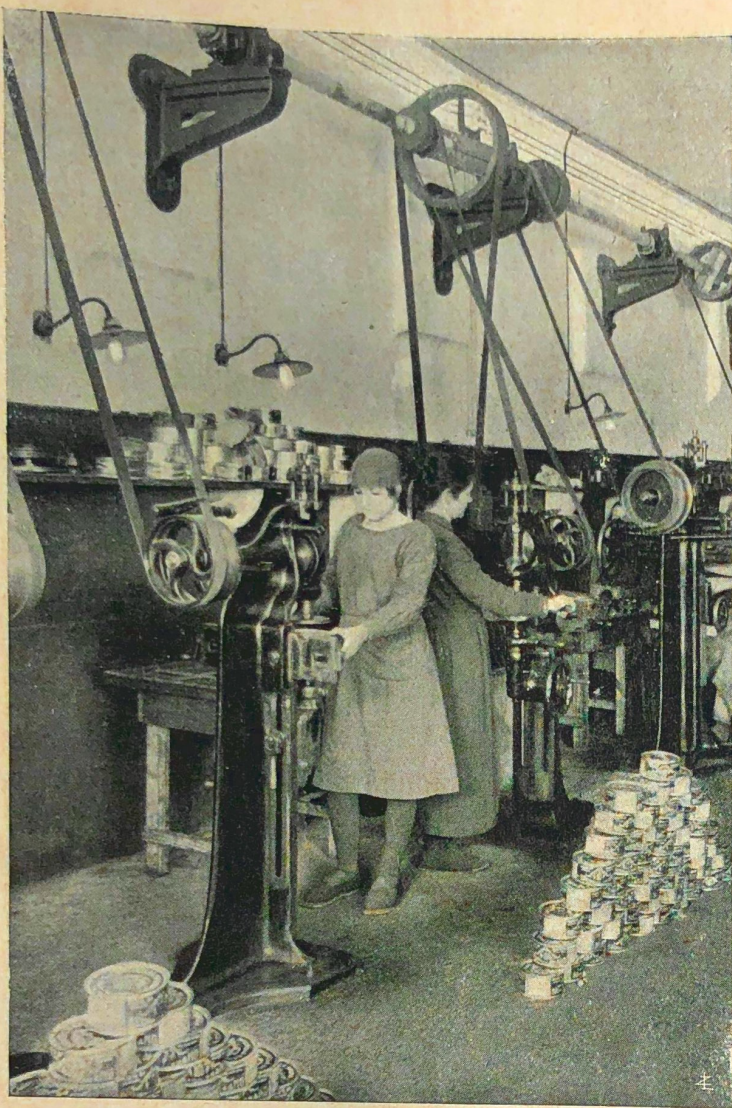
La scatola è così definitivamente preparata e viene portata nel reparto imballaggio.

Qui giungono le cassette predisposte dal reparto falegnameria ove la produzione è fatta in serie su tipi normali. Le cassette-tipo sono di 100 scatole da 1/8, 100 da 1/5, 100 da 1/4 di chilogrammo, oppure da 50 scatole con i dati di peso qui indicati o maggiori.

Le scatole vengono imballate con trucioli provenienti dai resti del reparto falegnameria e su ognuna vengono applicati i dati riferibili alla marca, al tipo di lavorazione, alla quantità del prodotto.

Poichè un'esatta registrazione tiene nota oltrecchè del tipo di pesce, anche della sua qualità, si può conoscere esattamente quale prodotto esce dalla fabbrica per ogni singola partita. Per accaparrarsi una piazza di mercato lo stabilimento manderà logicamente il prodotto suo migliore; ed ecco la grande utilità della esatta e dettagliata registrazione delle diverse marche contenute nelle cassette.

Gli impianti generali, l'attività e la distribuzione dei reparti.

Il ganglio motore di uno stabilimento sta nella fonte di produzione dell'energia mecca-

REPARTO DELLE AGGRAFFATRICI PER LA CHIUSURA AUTOMATICA.

nica. L'Istria sta attendendo la conduttura della corrente trifase a 50.000 volts, che attraversando la provincia dovrà essere utilizzata dagli utenti dei centri abitati dell'interno e della costa.

Anche le fabbriche alimentari scaglionate lungo la costa, sono in attesa che la sospirata energia proveniente dalle centrali idroelettriche della Venezia giunga ai centri di produzione. Pur in questa attesa qualche stabilimento ha provvisto da sè con centraline termiche alla produzione dell'energia occorrente, sia per il lavoro meccanico che per l'illuminazione.

Altri importanti impianti di uno stabilimento per la lavorazione del pesce sono costituiti dai magazzini per il pesce salato, dai depositi d'olio, dal fabbricato per deposito carbone, benzina, ecc., e dai numerosi locali di servizio.

Con la descrizione dei singoli reparti, armonicamente uniti, non abbiamo esposto il piano generale di distribuzione degli stessi, ma non possono non essere saltate all'occhio alcune imprescindibili necessità di coordinazione, derivanti dalla distribuzione del lavoro.

Uno stabilimento per la confezione del pesce in scatola deve essere sul mare, salvo che esso si occupi soltanto della confezione del pesce salato.

Per lo scarico del pesce fresco serve il pontile di accesso per via di mare alla fabbrica. Un grande cortile soleggiato viene usato per asciugare il pesce. Guardano sul cortile i reparti per la preparazione del pesce fresco. Le sale per la frittura contengono abitualmente anche gli impianti per l'asciugamento del pesce, in caso di mancanza di sole, e gli autoclavi per la sterilizzazione. Annessi vi sono i saloni per il riempimento delle scatole, che a loro volta comunicano con i reparti di preparazione e chiusura delle scatole. Disposto in modo da poter essere utilizzato facilmente dai vari reparti vi è il deposito della segatura che serve, come si è detto, per la pulizia delle scatole prima del riempimento e dopo la chiusura e sterilizzazione. Gli ambienti di lavoro devono essere tutti ben illuminati ed aereati e con ciò oltre a salvaguardare l'igiene degli operai, si avvantaggia la produzione, poichè, sia il lavoro di scatolamento che di chiusura, richiede pratica, abilità e deve essere fatto in piena luce.

La piena luce occorre anche per un'adeguata sorveglianza. La trascuratezza di qualche operaio può talvolta compromettere la conquista di un mercato. E non vi ha altro lavoro in cui, come in questo, la presentazione del contenuto non dipenda per tanta parte dall'abilità di chi lo confeziona.

Abbiamo detto che vi sono reparti di soli uomini e di sole donne; la sorveglianza è sempre maschile. Gli uomini lavorano agli scarichi dalle barche trasporti, preparazione delle scatole e in parte alla saldatura dei fondi, alla sterilizzazione, alla manutenzione dei barili per le sardine, falegnameria e

SALONE PER LA CONFEZIONE E CHIUSURA DELLE SCATOLE.

imballaggi; le donne preparano il pesce fresco per la frittura, procedono alla sua frittura, lo confezionano nelle scatole, provvedono alla pulizia con la segatura; fanno insomma tutti quei lavori per cui è richiesta la mano più abile e svelta della donna.

In un reparto ove la nota femminea riempie l'aria di suggestiva vivacità e ove il brio del nostro dialetto vi colpisce piacevolmente l'orecchio, restate ammirati per il lavoro rapido di quelle cento mani che sembra ricamino, anzichè pulire e inscatolare del pesce.

Questa nota vi porta col pensiero all'ambiente vivace che dal di fuori è passato nella fabbrica con la colonna di uomini e donne che il mattino per tempo l'hanno invasa.

L'« Isola dei pescatori » che Giuseppe Caprin nelle sue « Marine Istriane » ha così bene tratteggiato nei suoi costumi e nella sua anima; dalle sue case che albergano i cuori grandi degli uomini che vivono sul mare, si trasfonde nelle fabbriche che erano floride e tali ridiventeranno, e nel lavoro trova il conforto oltre il cespite di vita.

Come a Isola d'Istria la vita si ripete con gli stessi toni negli altri ambienti, da Grado giù giù fino alle fabbriche dalmate, anche in quelle non redente.

Conclusione.

Per concludere dovremmo risalire all'inizio del presente articolo. Ci richiamiamo ai vari coefficienti che dànno affidamento che gli stabilimenti per la lavorazione del pesce dell'Adriatico riprendano la loro antica posizione sul mercato internazionale e acquistino un posto confacente in quello del Paese.

Vuol essere nostro compito illustrare successivamente quelle industrie regionali che hanno caratteristiche tipiche degne di attenzione, che sono importanti per l'economia generale e con ciò valorizzare praticamente quelle iniziative della nostra Regione che sono poco conosciute.

Abbiamo scelto per primo questo argomento perchè la nostra prosperità è legata al mare e delle industrie locali quella di cui qui abbiamo parlato deriva la sua fortuna appunto dal mare.

Ing. GIUSEPPE COBÒL.

(Notizie e fotografie cortesemente fornite dagli Stabilimenti L. Torrigiani e G. Sanguinetti di Isola d'Istria).

UNA SINGOLARE INIZIATIVA

Non è cosa che capiti tutti i giorni e merita quindi d'essere segnalata la costruzione di una strada da parte di un gruppo di paesani i quali, senza ricevere alcun compenso, lavorano intere giornate nell'intento di avvicinare il proprio paese ai centri della civiltà con una rapida e buona comunicazione.

A Cassego (umile frazione del paese montano di Varese Ligure) si parlava da tempo della necessità di una strada rotabile che congiungesse quel borgo ai centri commerciali viciniori e ne valorizzasse le bellezze e le ricchezze di natura. I buoni abitanti si struggevano dal desiderio di avere la strada e pur di ottenerla avrebbero fatto qualunque sacrificio. Fu in questo ambiente che un giovane Parroco (citiamo il suo nome a titolo d'onore: Don Carlo Bacigalupo) potè tradurre in atto un'idea che altrove sarebbe certo sembrata una pazzia: far costruire la strada collegialmente dagli abitanti del paese, così come un tempo le popolazioni dei centri maggiori e minori erano chiamate a dare gratuitamente l'opera propria per l'erezione di grandi monumenti che ancora oggi sfidano l'insulto dei secoli (*ad laborandum pro nihilo*, furono chiamati nel sec. XIV gli artefici milanesi per l'erezione del Duomo).

Si lavora ormai da più di tre anni e si è già fatto molto: circa 7 km. di apertura stradale per una larghezza di m. 3, lavoro che se non fosse stato compiuto gratuitamente avrebbe importato una spesa d'oltre 400.000 lire, e si spera di potere fra non molto condurre a termine la strada, specie se giungeranno dagli enti pubblici gli aiuti necessari per poter costruire alcune opere d'arte la cui erezione sorpassa le possibilità tecniche ed economiche dei buoni montanari di Cassego.

Il tronco ora in costruzione è destinato a congiungere Cassego con la rotabile Chiavari-Passo di Bocco (m. 1037)-S. Maria del Taro e interessa quindi tre provincie: Spezia, Genova e Parma. Successivamente si dovrà pensare a costruire l'altro tronco Cassego-Varese Ligure, allacciandosi così alla rotabile Sestri Levante-Passo Croci.

La strada si svolge in massima parte a mezza costa con raggi di curve non inferiori ai 15 metri, con larghezza complessiva di metri 5. Sarà un mezzo di comunicazione non solo di interesse economico ma anche turistico perchè non è chi non sappia quanto degne di visita siano le alte valli della Sturla, del Taro e del Vara. Il Monte Zatta presso il quale corre il tronco stradale ora in costruzione è infatti il centro di una delle più belle regioni dell'Appennino ligure.

Un'altra ragione di merito spetta a questa iniziativa. I frazionisti di Cassego hanno voluto che la nuova strada si intitolasse ai Caduti per la Patria e si accingono anche ad elevare nel punto più alto del tronco stradale una cappella che ne ricordi il sacrifizio glorioso. L'omaggio sublime fatto di fatiche e di sacrifici deve sonar monito a quanti credono di poter onorare i Caduti con manifestazioni retoriche o ambiziose iniziative. L'esempio che viene dalla montagna dovrebbe essere imitato anche dagli uomini delle città: i morti per l'Italia si onorano soprattutto con le opere.

(fot. J. Gugler, Bolzano)

VALDAGNO (ALDEIN).

È un'espressione questa che sembra racchiudere una contraddizione in termini, quella del bagno che presuppone l'impiego di un liquido e quella del fieno che in verità è quanto di meno liquido si possa immaginare. Non altrimenti avviene per il cosiddetto « bagno di luce » che fa parte della terapeutica corrente, onde non bisogna stupirsi troppo di certe denominazioni che hanno solamente una ragione d'essere nel fatto che, per quanto improprie, sono consacrate dall'uso. Tutt'al più potremo pensare che il bagno c'entra come effetto, perchè in ambedue i casi si ha una sudorazione così copiosa che il bagno di fieno finisce per diventare un vero e proprio... *bagno nel fieno!*

Il bagno di fieno — *Heubad* — è una pratica curativa nota e seguita sin da tempi assai remoti nell'Alto Adige; pratica empirica fin che si voglia, ma certamente ricca di benefici effetti salutari, i quali ne giustificano il tenace favore pur oggi goduto tra quelle popolazioni. Del resto l'empirismo e la tradizione popolare non si trovano forse alla origine di tante altre cure — per esempio di erbe medicamentose e di acque minerali — che hanno poi ottenuto il suggello della scienza medica o sono tuttavia entrate nel dominio comune, anche se la sanzione del prelodato suggello non è ancora intervenuta?

Per i bagni di fieno viene adoperata una particolare qualità di fieno, quella proveniente dai prati che si stendono al disopra del limite boschivo, in determinate plaghe montane dell'Alto Adige; a quanto sembra non tutti i prati alpini dànno un fieno adatto per questi bagni, ma solo quelli di alcune località. Le zone classiche degli *Heubäder* sono precisamente quelle dello Schlern (Sciliar) e dello Schwarzhorn (Monte Rocca).

Lo Schlern è uno dei più caratteristici gruppi dolomitici dell'Alto Adige; sorge ad est di Bolzano ed il suo vasto territorio è compreso fra le valli dell'Isarco, di Tires, di Ciamin e di Gardena, a contatto con i gruppi del Sassolungo e Sassopiatto e del Principe (Grasleiten). La sua punta più alta è il Monte Pez che raggiunge m. 2564.

Questa regione oltremodo pittoresca, pre-

(fot. J. Gugler, Bolzano)

FIÈ (VÖLS) E LO SCHLERN.

senta un interesse turistico di primissimo ordine e possiede località di villeggiatura universalmente note, come Siusi (Seis am Schlern) e Castelrotto; essa venne definita il paradiso dei botanici per la varietà e la ricchezza veramente eccezionale della sua flora. Il gruppo è contornato da immense distese prative, fra le quali la magnifica Alpe di Siusi (Seiseralpe) che si estende a nord e a est del massiccio sin contro i contrafforti del Sassopiatto al giogo di Fassa, ad una media altezza di m. 1900; ad ovest i prati di Fiè (Völs am Schlern).

Il Monte Rocca è invece di natura porfirica ed è pur esso centro di una imponente zona di pascoli alpini a nord di Cavalese in Val di Fiemme.

I prati estesissimi che lo circondano in sterminati declivi, culminano al Giogo degli Occlini (Jochgrimm, m. 1997), sella dolomitica interposta tra le pendici del Monte Rocca e del Corno Bianco (Weisshorn) e toccano oltre Cavalese, i paesi di Carano, Varena, Dajano e Valdagno (Aldein).

In ambedue le regioni la falciatura s'inizia nella seconda metà di luglio e prosegue fin verso la fine d'agosto. Dopo il disseccamento sul posto, il fieno viene ammucchiato e caricato su carri per essere condotto ai fienili del basso. Già lungo il trasporto — che dura da 5 a 10 ore — esso entra in fermentazione attivissima con forte sviluppo di calore, tale da richiedere speciali cautele nello scarico. Il dott. Josef Clara, recentemente deceduto e già medico di Prato all'Isarco e di Fiè, che sui bagni di fieno ha pubblicato accurate osservazioni (1) ebbe a constatare che durante la fermentazione il fieno raggiunge un calore di 60° ed oltre, onde se vien maneggiato senza precauzione può produrre delle ustioni anche di secondo grado. La fermentazione ha una assai lunga durata, fino a due mesi.

Secondo la più comune procedura, il fieno viene ammassato nelle camere, ove si fanno i bagni, a cumuli alti un metro o un metro e mezzo, e lasciato in riposo per un paio di giorni. Dopo di che sul mucchio di fieno, da « bagnini » muniti di guanti di pelle, è

(1) *Südtiroler Aerztenblatt* - agosto 1922.

(*fot. J. Gugler, Bolzano*)

IL VASTO ALTOPIANO DELL'ALPE DI SEIS (SIUSI).

praticato un incavo della forma e delle dimensioni d'una vasca da bagno, nella quale viene adagiato il paziente avvolto in un lenzuolo, e quindi ricoperto d'altro fieno, in guisa ne emerga solo il capo. Egli vi rimane da mezz'ora a tre quarti d'ora, durante i quali va soggetto ad una sudorazione profusissima di tutto il corpo; è uso comune che i malati, mentre sono nel fieno, « si rinforzino » ripetutamente con dei sorsi di vino generoso.

Al termine dell'operazione, il paziente viene asciugato e quindi condotto a letto in una camera ovvero all'aperto, al sole, e ciò sino al termine della sudorazione ancora in atto.

Abitualmente questi bagni sono presi in comune, cioè nello stesso mucchio di fieno, in cui vengono praticati diversi incavi: al mattino gli uomini, le donne al pomeriggio. La forte quantità di fieno che occorre non consente sempre di rinnovarlo per ogni persona: infatti una cura di 7-8 bagni richiederebbe 4-5 mq. di superficie, sul mucchio di fieno, per ciascun malato, il che supererebbe di gran lunga le disponibilità di materia prima e di spazio degli « stabilimenti » ove i bagni di fieno si fanno. Ciò non toglie che questi sieno largamente frequentati durante la stagione, specialmente dagli Alto-Atesini d'origine tedesca, fra i quali essi contano numerosi fedeli.

A Fiè (m. 908) esiste uno stabilimento appositamente organizzato per i bagni col fieno proveniente dallo Schlern — chiamati perciò *Schlernheubäder* — la stagione dei quali decorre dal 30 luglio al 15 settembre. Lo stabilimento possiede dei reparti di bagni per uomini e per donne, camere con letti per la reazione dopo il bagno, camerini da bagno con acqua calda e fredda ed una sezione per massaggi ed elettroterapia, come cure complementari; ciò oltre all'albergo annesso. Alla sorveglianza medica ed igienica provvedeva lo stesso dott. Clara, che di questa terapia è stato un convinto e sperimentato assertore.

Nella regione dello Schlern, i bagni di fieno si possono pure fare all'Alpe di Siusi, ove la cura è integrata dal soggiorno riparatore in un impareggiabile clima d'alta montagna.

Nella zona del Monte Rocca la località più

(*fot. W. Müller, Bolzano*)

IL GIOGO DEGLI OCCLINI (JOCHGRIMM) A NORD DELLA VALLE DI FIEMME.

bagni di fieno, o almeno traggono da essi beneficio? Stando ai fautori di questa terapia, esse son numerose e dobbiamo accontentarci, anzichè pronunciare un qualsiasi giudizio in materia, di enumerarle come quelle che la credenza popolare e l'osservazione di medici che ne hanno seguito i casi, affermano avvantaggiarsi da tale pratica. Le forme reumatiche, anzitutto, sia generali che localizzate a gruppi di muscoli ed alle articolazioni e con esse le affezioni artritiche, le neuriti e le neuralgie. Si narra di molti sofferenti di lombaggine o di sciatica, ribelli ad altre cure, che dai bagni di fieno hanno ottenuto deciso miglioramento ed anche la guarigione. Si afferma pure la utilità di questi bagni in tutte le turbe dovute ad affievolito ricambio e nell'esaurimento, poichè si attribuisce ad essi un'azione nettamente e vigorosamente stimolante dei processi organici. Egualmente vengono trattate le manifestazioni gottose, l'obesità, alcune affezioni epatiche e dei casi di nefrite cronica, dicesi, con buoni risultati.

rinomata per i bagni di fieno è il Giogo degli Occlini, cui abbiamo già accennato, ove pure è un piccolo stabilimento con locanda e trattoria. Vi si accede per una carrozzabile che conduce sino all'altopiano di Lavazè — pittoresco anfiteatro alpino a m. 1808 — e di qui per una comoda mulattiera che si snoda attraverso folti boschi di conifere: il luogo ha tutti i requisiti di una deliziosa stazione climatica, vi si godono paesaggi incantevoli e la possibilità di attraenti escursioni.

Nella Val di Fiemme i bagni di fieno si fanno pure a Carano (m. 1086) ed a Varena (m. 1150) in quel di Cavalese, come pure a Valdagno (m. 1225) che trovasi più a nord oltre il Passo di S. Lugano, ed in qualche altra località minore.

Quali sono le malattie che si curano con i

Quale però sia il meccanismo d'azione dei bagni di fieno in quelle diverse forme morbose ove innegabilmente l'efficacia ne è stata constatata, non è facile stabilire, onde bisogna limitarci ad ipotesi. Non diversamente accade, del resto, quando si tenti spiegare l'azione di molti medicamenti, e più particolarmente delle acque minerali o dei fanghi il cui valore curativo, tuttavia, nessuno si sognerebbe mai di mettere in dubbio.

L'elemento calore vi ha indubbiamente larga parte: si tratta infatti di temperature che raggiungono talora i 60° e che determinano quell'energica diaforesi che già di per sè si addimostra benefica in parecchie delle affezioni citate. Ma giustamente il dott. Clara

(fot. W. Müller, Bolzano)

CARANO E DAIANO IN VAL DI FIEMME.

osservava, e con esso altri medici che hanno particolare pratica dei bagni di fieno — come il dott. De Leonardi di Cavalese — che al calore deve necessariamente aggiungersi un *quid* insito nella natura stessa del fieno. È notorio — perchè fu provato molte volte — che il fieno di altre regioni non dà i risultati di quello dei prati dello Schlern e del Monte Rocca; la flora speciale di queste zone deve avere dunque una parte che potremmo chiamare *specifica* nel determinare, durante la fermentazione, la formazione di alcune sostanze curative, l'azione delle quali si somma a quella del calore pure dovuto ai processi fermentativi. Le primule, le genziane, le arniche, le artemisie, le nigritelle, le valeriane, e tante altre varietà d'erbe e fiori che costituiscono la caratteristica di quelle alte distese prative, molto probabilmente attraverso la fermentazione conferiscono al fieno dello Schlern e del Monte Rocca quelle proprietà salutari, quel *quid* benefico e misterioso, invano ricercato altrove.

Un caso analogo lo abbiamo nei fanghi termali. Qualche semplicista asserì che in sostanza i fanghi non potevano considerarsi se non dei *cataplasmi* minerali, vegeto-minerali o vegetali, che agiscono unicamente per il calore. Ma l'affermazione è facilmente smentita dall'osservazione anche più banale: basta considerare infatti — per rimanere in Italia — quattro tipi di fanghi bene individualizzati, quelli di Acqui, di Abano, di Agnano e le muffe di Valdieri, fra i quali intercedono le più spiccate differenze d'azione, di indicazioni e di effetti a seconda delle malattie, per concludere che l'elemento calorifico, pur a tutti comune, non conduce da solo a qualche interpretazione o discriminazione.

Comechessia e comunque si vogliano considerare i bagni di fieno, rimane a loro favore un fatto ben constatato attraverso un'annosa esperienza, sia pure popolare ed empirica: l'azione benefica ch'essi spiegano in diverse malattie. Questo massimamente importa al sofferente, il quale sa pure che quella cura viene fatta in località alpestri ove al clima balsamico, si aggiunge l'attrattiva di una meravigliosa natura, coefficienti inestimabili per chi, *procul negotiis*, ricerca sollievo alle proprie infermità.

E per questo abbiamo desiderato di parlare su queste colonne — per gli italiani che non la conoscono — di una caratteristica cura naturale che si pratica da secoli fra le montagne di una delle più belle terre del Paese nostro.

GUIDO RUATA.

PANORAMA DI ROVERETO COL CASTELLO DOVE HA SEDE IL MUSEO STORICO DELLA GUERRA.

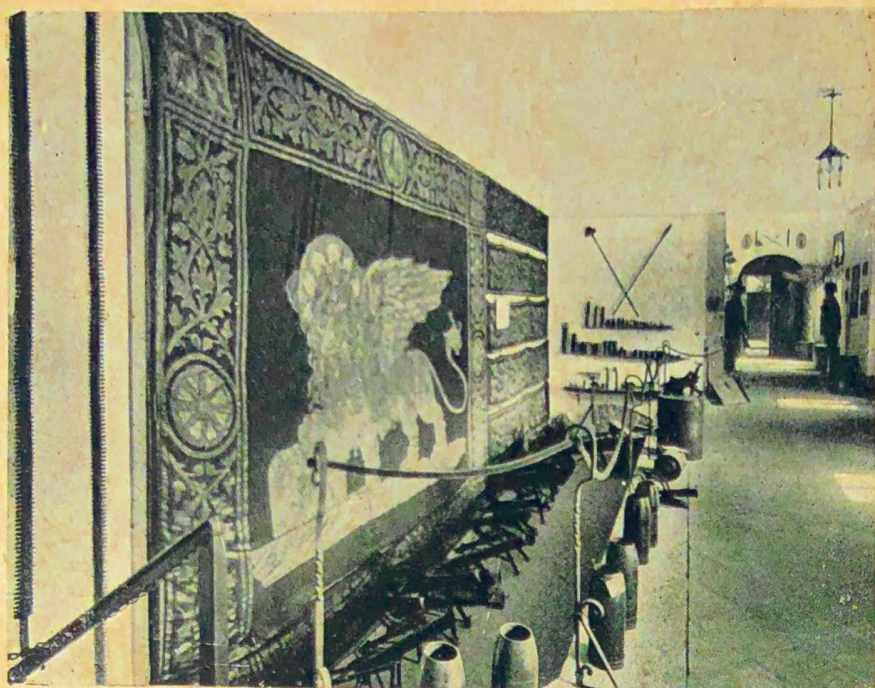
IL MUSEO DELLA VITTORIA NEL CASTELLO DI ROVERETO

I combattenti che in qualche fase della guerra furono assegnati alle posizioni di Val Lagarina, dello Zugna, di Passo Buole, di Monte Corno, del Pasubio ed, oltre Adige, a quelle dominanti dell'Altissimo, ricordano di aver volto lo sguardo, con terrore, al Castello di Rovereto, poichè da esso partivano — formidabili apportatori di strage — i grossi proiettili che una batteria da 305, collocata dagli austriaci sulla piazzuola del vecchio maniero, lanciava verso le posizioni italiane e le immediate retrovie.

Chi invece, nei giorni che seguirono immediatamente l'armistizio, percorse la Val Lagarina — che in quell'epoca rivelava tutto il disordine della precipitosa fuga dell'esercito austriaco, — ricorda il Castello di Rovereto gravemente danneggiato dai tiri delle nostre artiglierie, ma pur sempre magnifico belvedere da cui la vista spazia su larga parte dei formidabili bastioni, dinanzi ai quali arrestammo il nemico che meditava di raggiungere la pianura veneta alle spalle dell'esercito schierato sull'Isonzo o sul Piave.

Chi oggi salga al Castello che domina « Rovereto la dotta », trova il vetusto maniero non solo completamente ripristinato, ma anche trasformato da munita fortezza in museo; ed è una raccolta fra le più originali e interessanti che il nostro Paese — terra classica dei musei — possa annoverare.

Lo sforzo dei roveretani che, appena ritornati alla loro straziata città, non solo diedero subito opera a ricostruire le case danneggiate, ma si volsero al loro Castello per rimarginarne le ferite più gravi, impiegando somme non indifferenti, merita davvero di essere segnalato come prova della tenacia della nostra razza, che le avverse fortune possono piegare, ma non mai fiaccare.

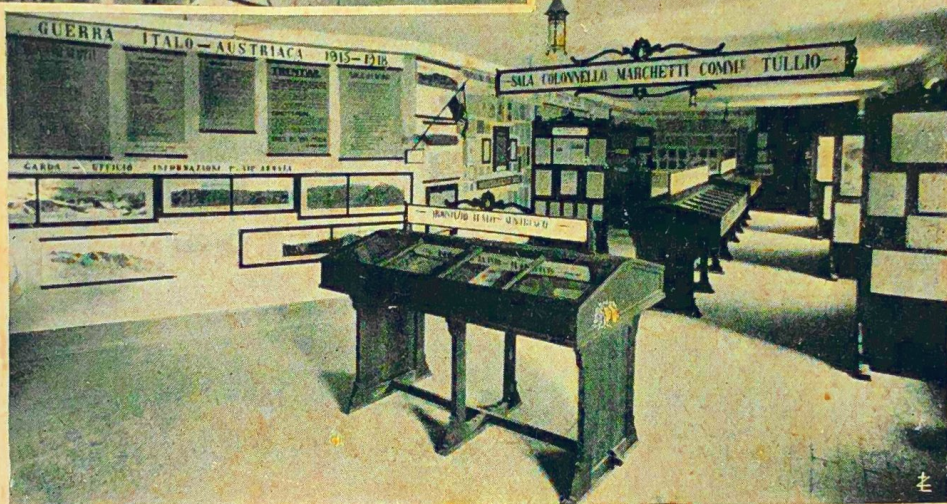
Il museo ebbe origini modeste: fu dapprima raccolto in qualche locale del Castello

In alto: LA SALA DELLE PICCOLE ARTIGLIERIE. IN UNA SI CONSERVANO VARI TIPI DI BOCCHE DA FUOCO E DI PROIETTILI.

In basso: LA SALA ORGANIZZATA DAL COLONNELLO MARCHETTI CON I RICORDI DELL'UFFICIO INFORMAZIONI DELLA 1a ARMATA. CONTIENE FRA L'ALTRO UNA COLLEZIONE DI ONORIFICENZE E DISTINTIVI DELL'ESERCITO AUSTRIACO, COME PURE RICORDI MEMORABILI DELL'ARMISTIZIO DI VILLA GIUSTI.

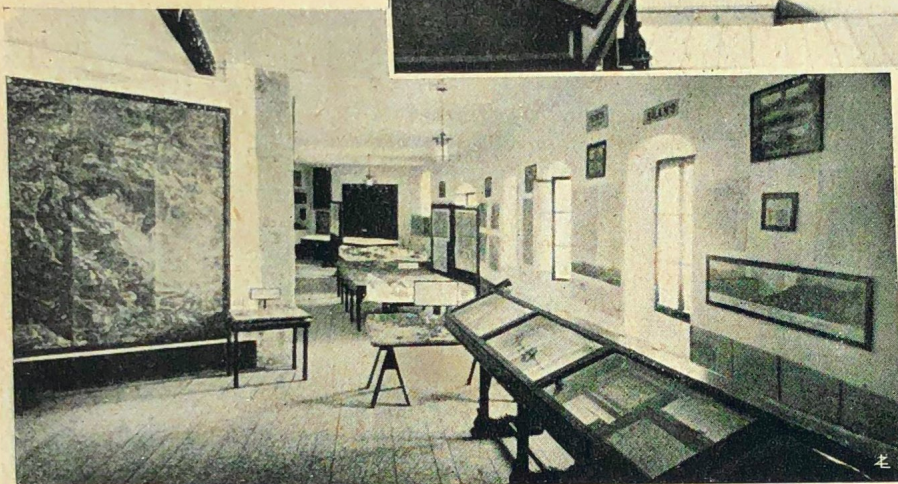
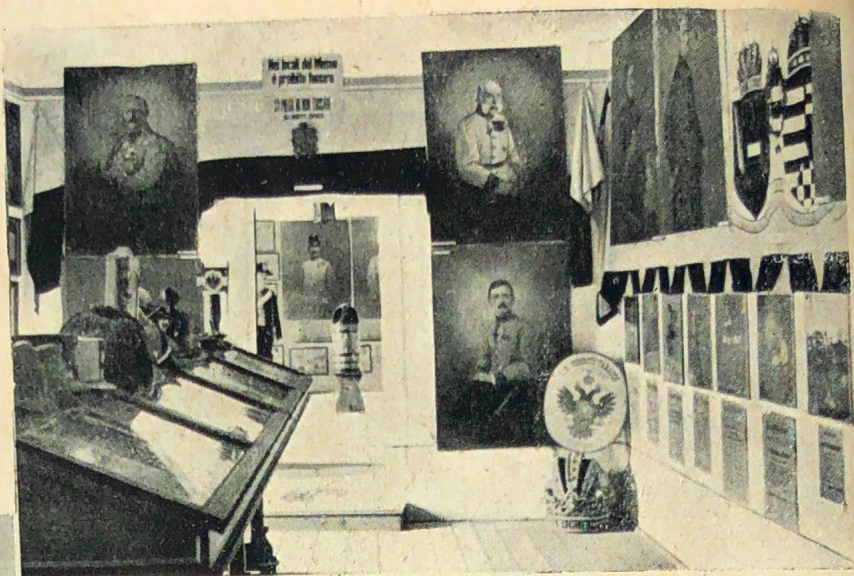
quanto si riferiva alla guerra combattuta nelle trincee e nelle posizioni più prossime a Rovereto; ma poi, via via che la notizia della patriottica iniziativa fu nota, arrivarono contributi da molte altre località e il museo potè essere inaugurato nell'ottobre '21 alla presenza dei nostri Sovrani. Anche dopo l'inaugurazione, nuovo materiale è affluito e il numero notevole di locali disponibili rende possibile di accogliere anche in gran copia oggetti e documenti caratteristici della guerra italo-austriaca.

Infatti la fortezza edificata nel sec. XIV dai Conti di Castelbarco e passata nel 1416 in potere di Venezia, è costruzione molto ampia e munita, collegata con camminamenti sotterranei alla parte più alta della città e da un'oscura galleria, parte tagliata nello spessore della muraglia, parte nella viva roccia, alle fondamenta del bastione Marino.

Presso l'imbocco di quella galleria trovasi un avanzo di busto in marmo di Francesco Giuseppe, collocato su un piedistallo già appartenente ad un monumento a Clementino Vannetti, il poeta e patriotta trentino ben noto per il sonetto al Morrocchesi.

Dall'ampio cortile principale uno scalone porta al loggiato che circonda da tre lati il cortile; dal loggiato un altro ramo di scale conduce ad una loggetta superiore, dominante il torrente Leno; di qui si entra al museo propriamente detto.

Ecco in una sala numerosi acquerelli rilevati dalle zone belliche di Val Lagarina; ecco in un'altra, fra copiosi ricordi raccolti dal cav. don Antonio Rossaro, la bandiera che ha coperto pietosamente numerose salme di gloriosi caduti durante la guerra; in un'altra sala sono esposti plastici, carte geografiche, topografiche, piante e schizzi, così italiani come austriaci. Più avanti una raccolta di materiale d'artiglieria, bocche da fuoco e proiettili. I ricordi di Cesare Battisti, Damiano Chiesa, Fabio Filzi e di alcuni legionari trentini caduti sul campo di battaglia sono religiosamente conservati in una sala ove fanno mostra di sè due quadri assai interessanti e caratteristici dovuti a un uffi-

In alto: LA SALA CON I RITRATTI DEI COMANDANTI DELL'ESERCITO AUSTRO-UNGARICO E QUADRETTI DELLE UNIFORMI DELL'ESERCITO STESSO.

In basso: LA SALA CHE RACCOGLIE LE CARTE TOPOGRAFICHE ED I PLASTICI CHE SI RIFERISCONO ALLA GUERRA, TANTO NOSTRI COME DEL NEMICO. IN UNA VETRINA SONO ANCHE CAMPIONI DI SURROGATI DI TABACCHI AUSTRIACI, PANE DI GUERRA, ECC.

ciale ungherese e rappresentanti combattimenti fra italiani e austriaci nei pressi di Rovereto. Interessante pure la raccolta di fotografie di località devastate dalla guerra, quella di fotografie dall'alto, la sala in cui sono raccolti i cimeli dell'esercito nemico, la sala francese e belga, quella della Sanità Militare e della Croce Rossa, ecc.

Se il valore e l'interesse del museo storico italiano della guerra di Rovereto sono già grandi oggi, lo saranno indubbiamente ancor più nell'immediato domani, non solo perchè i cimeli ivi raccolti andranno cogli anni divenendo sempre più preziosi e parleranno con voce sempre più profonda al cuore di tutti gli italiani, ma anche perchè la raccolta si arricchirà indubbiamente di molto altro materiale (oggi disperso nelle case degli italiani che presero parte alla guerra), che, qui concentrato, darà alle generazioni future una idea più completa e duratura del grandioso sforzo che il nostro Paese compì dal maggio 1915 al novembre 1918.

Noi pensiamo che giovi segnalare ai lettori de *Le Vie d'Italia* l'esistenza del museo di Rovereto, giacchè una sosta in quella cittadina, una visita al suo caratteristico Castello e alle raccolte in esso racchiuse, non costituiranno certo una diversione sgradita per tutti coloro che col treno o con gli automezzi si spingono verso Trento ed oltre in cerca di aure balsamiche, di superbi panorami, di emozioni alpine; esse lasceranno nell'anima del visitatore un cumulo di impressioni nascenti dagli spettacoli diversi che appariranno sotto i suoi occhi. La superba visione dei monti circostanti la conca di Rovereto, che hanno nomi immortalati dall'eroismo e dal sangue dei nostri soldati, la caratteristica architettura militare del Castello, le curiosità e i documenti che esso contiene, sono elementi diversi ma tutti notevoli, capaci di suscitare il più vivo interesse nel pubblico dei turisti italiani.

X.

Il banco di prova delle armi da fuoco

LA VAL TROMPIA A GARDONE.

In questa nostra epoca, tutta leggi e regolamenti volti a tutelare, a difendere la pubblica incolumità, nella quale dalla macchinetta da caffè del *bar,* al motore dell'automobile, tutto deve passare ad un preventivo controllo dello Stato, nessuno ha mai pensato di obbligare l'armaiuolo a fare la prova forzata delle armi prima di metterle in commercio e così si compera un fucile, una rivoltella, senza sapere se resista a lungo allo sparo. Si fa presto a dire che la buona qualità si impone, ma come della moneta, la cattiva arma caccia la buona, perchè il pubblico grosso corre dietro al buon mercato e spesso a questo solo coefficiente subordina l'acquisto. Perciò in nessun paese come nel nostro, al tempo della caccia, si leggono infortuni per lo scoppio di canne, o colpi che partono al più insignificante spostamento dell'arma. Bisogna invece cercare che frasi come quelle: « gli è scoppiata l'arma in mano », « fu ucciso dalla propria arma », vengano definitivamente confinate nel vocabolario della retorica!

L'arma passata alla prova forzata prima di essere venduta, oltre ad aver aumentato il coefficiente di sicurezza, accresce reputazione alla produzione e ciò ben comprese il Belgio che nell'industria armiera fu sempre alla avanguardia, e fino dal 1692 istituì in Liegi un Banco di prova per le armi da fuoco. L'ordinanza di quel Principe Vescovo diceva che tale istituzione era fatta « pour le bien du commerce et l'asseurance de ceux qui-viendront achepter les armes en nostre Cité ».

Quel Banco è oggi il più fiorente, il meglio attrezzato e l'anno prima della grande guerra, nel 1913, provò il cospicuo numero di 1.337.968 tra fucili e pistole. Per carità di patria non faccio il raffronto colle cifre della produzione italiana! La Francia pure è dal

LA PISTOLA AUTOMATICA CHE SI FABBRICA A GARDONE VAL TROMPIA.

SEDE DELLA SEZIONE DI GARDONE (VAL TROMPIA) DEL BANCO DI PROVA. *(fot. Candiani, Brescia)*

1782 che ha il Banco di prova a Saint-Étienne e l'hanno l'Inghilterra, la Spagna, e lo avevano l'Austria, l'Ungheria e la Germania dove le armi ebbero per molti anni il controllo sulla grande piazza del mercato di Solingen, ove tutti gli armaiuoli convenivano per ricevere la marca di collaudo prima che fossero poste in vendita.

Al nostro Paese non si può mai e in nessuna cosa rimproverare di essere senza tradizioni. Pur troppo le avevamo perdute ed il Banco di prova delle armi da fuoco (naturalmente qui non si parla mai delle armi da guerra che hanno speciali collaudi da parte dei Ministeri della difesa nazionale) è sorto, come dirò, da pochi anni, mentre già nel 1500 Nicolò Tartaglia, che aveva piegata la sua mente alle ricerche di balistica per la dura esperienza subita dalla sua Brescia nella aggressione di Gastone di Foix, aveva fondato in quella città una scuola di bombardieri col fine di «verificare la resistenza delle canne allo scoppio». E l'idea fu ripresa ancora da Brescia e precisamente in Valle Trompia, la quale tiene da secoli incontrastato il primato dell'industria nazionale delle armi. In quella valle, diceva lo Zanardelli, «ogni famiglia tiene alla eccellenza di questa industria come ad un blasone, ad una divisa di nobiltà», ed il ridente paese di Gardone Val Trompia, a 18 km. da Brescia, si può ancora oggi considerare la Liegi italiana.

Non credo di ricordare ai lettori come dai canti dei nostri poeti, alle tele del magnifico Cinquecento, agli Atti della Repubblica Veneta, del Regno Italico e del nostro Parlamento, ovunque troviamo associato al nome di Brescia la gloria delle sue armi. Chi non rammenta Brescia effigiata sulle tele del Palazzo Ducale di Venezia in atto di offrire alla Serenissima elmi, corazze, armi? Tale offerta era l'omaggio ai grandi privilegi che il Senato Veneto dava agli armaiuoli bresciani ai quali era perfino inibito di emigrare per non insegnare l'arte altrove. Fare la storia delle armi bresciane, che furono portate da Imperatori e da Condottieri, vuol dire fare la storia di un millennio e, caduta la Repubblica Veneta, la protezione dello Stato si mantenne ugualmente col Vicerè Eugenio Beauharnais che diede il titolo di Reali a quelle fabbriche le quali dal 1802 al 1805 fornirono ai francesi ben 70.000 fucili.

Ma torniamo al Banco di prova, a propo-

sito del quale debbo dire che si deve a quei bravi industriali Triumplini se oggi l'Italia conta una tale istituzione. Furono costoro, che preoccupati da certe cattive armi che industriali poco scrupolosi ponevano in commercio, chiesero allo Stato di creare la prova preventiva per salvaguardare la propria reputazione industriale e l'incolumità pubblica. Infatti con R. Decreto 13 gennaio 1910 N. 10 veniva creato un Consorzio tra gli Enti Pubblici della Provincia di Brescia per l'esercizio di un Banco di prova per le armi da fuoco portatili. Suo scopo, lo dice il Decreto, è quello di « elevare il prestigio delle armi fabbricate in Italia, sottoponendole a richiesta degli interessati a prove tecniche per accertare le qualità che si richiedono per le armi da fuoco ». A richiesta degli interessati, dice, perchè fino ad oggi la prova era facoltativa, mentre ora una recentissima legge ne impone l'obbligatorietà. Tale Banco è retto da un Consiglio di Amministrazione del quale fanno parte rappresentanti del Governo e vive da sè e cioè con la tassa che gli industriali pagano per ogni arma provata. La compilazione del regolamento, la costruzione dei locali, la scelta del personale tecnico, l'acquisto del macchinario specialissimo, tutto questo ci portò alla vigilia della guerra, durante la quale non potè funzionare perchè non si fabbricavano in quella regione che armi militari.

(*fot. Candiani, Brescia*)

LA SEZIONE DI BRESCIA DEL BANCO DI PROVA (LA SALA DEI COLLAUDI).

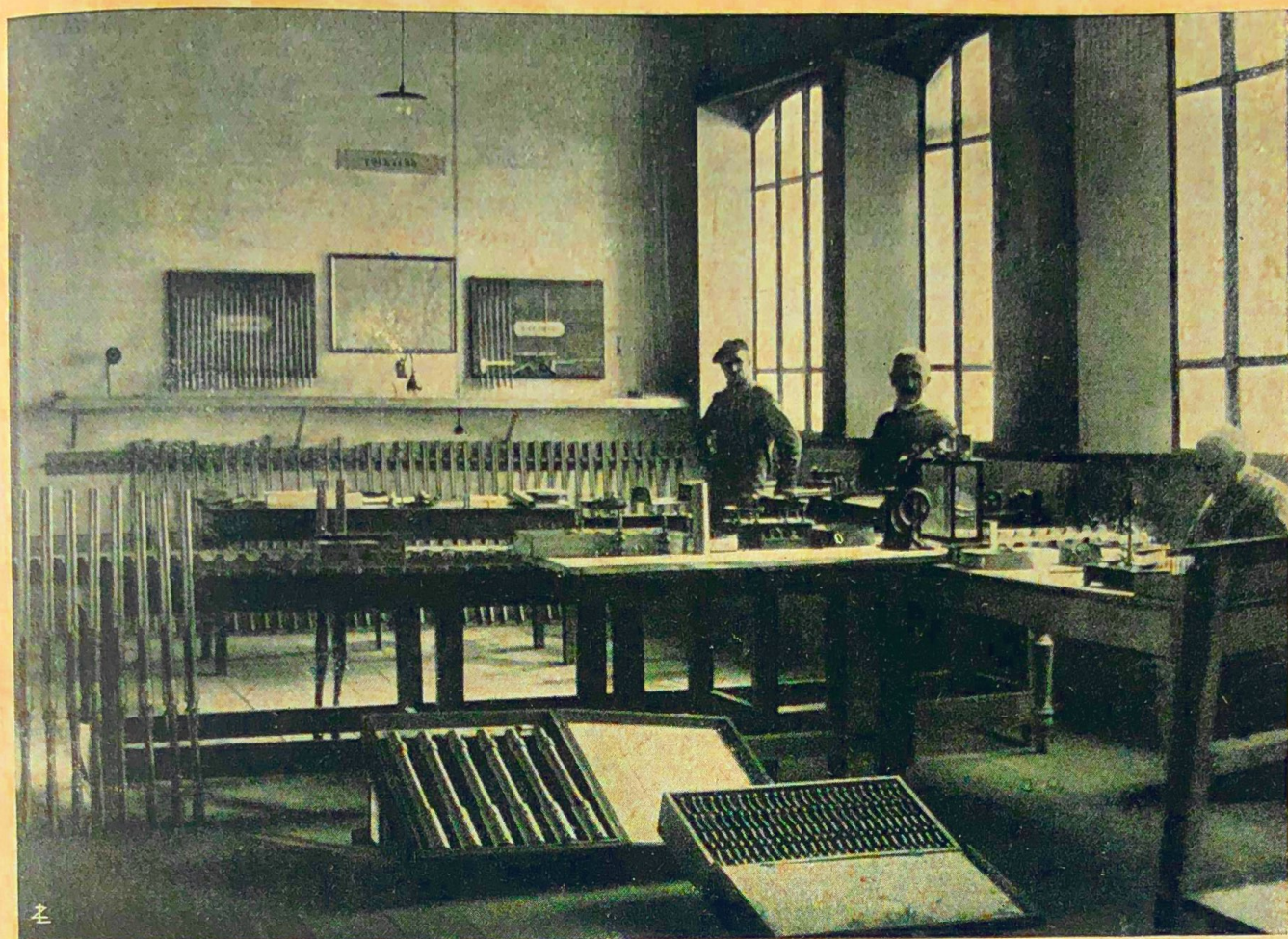
Ne consegue che il Banco di Gardone Val Trompia e di Brescia (poichè è bensì una istituzione unica, ma con due sezioni) è in perfetta funzione da solo tre anni e dall'agosto del 1920 al novembre 1921 la Sezione di Gardone ha provato 9920 fucili (di cui 128 con esito negativo e perciò non commerciabili) e 22.027 pistole (116 con esito negativo) e 30 spingarde. La Sezione di Brescia dal 1° giugno al novembre 1921 ha provato 5442 fucili. Non sono certo cifre rilevanti in confronto della produzione italiana che si ritiene sia stata in quel periodo di 57.000 fucili e 51.000 rivoltelle, ma ciò dipende dal fatto, come dissi, che la prova finora era una facoltà, non un obbligo, ed il pubblico non ancora abituato ad esigere la prova, compera le armi più a buon mercato senza badare alla qualità. Ad ogni modo sono cifre confortanti come inizio. Quello che in verità è poco confortante è la limitata produzione nazionale delle armi, che ci fa pensare ad un'industria in crisi e ciò è dovuto alla concorrenza estera, alle forti tasse di porto d'armi e delle licenze di caccia ed alle restrizioni per concedere il primo. Ora poi la crisi si acuisce se si pensa agli ultimi aumenti portati dai Decreti Legge 28 dicembre 1922 e 18 marzo 1923 coi quali l'Erario spera di incassare 10 milioni annui in più dei 18 che percepiva in

(fot. Candiani, Brescia)
LA SALA DEI CRONOGRAFI DELLA SEZIONE DI GARDONE « VAL TROMPIA » DEL BANCO DI PROVA.

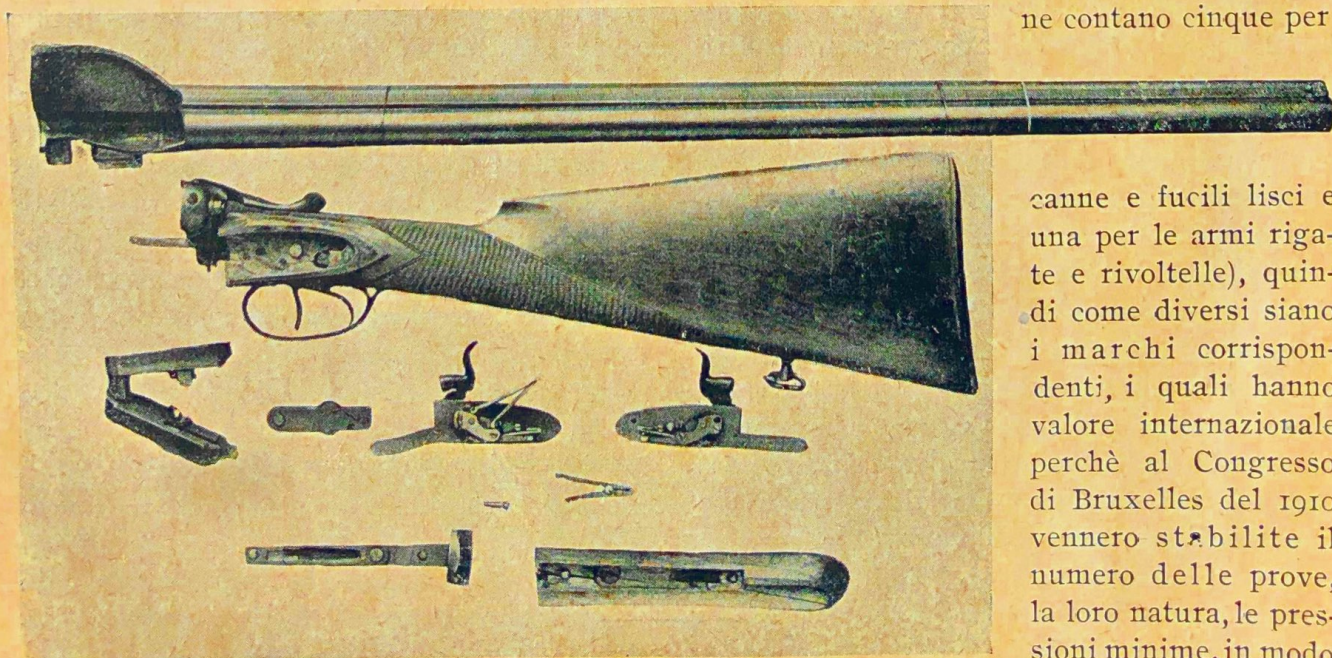
passato sopra 600.000 permessi di caccia e di porto d'armi. Anche le cifre delle esportazioni non sono rosee: infatti nell'anno 1922 si ebbe una esportazione di 207 fucili a retrocarica e di 48 rivoltelle in confronto ad una importazione di 5937 fucili e 7312 rivoltelle, nonostante un forte dazio di protezione. Ho voluto ricordare queste cifre per dare fugacemente una idea della situazione critica della nostra industria delle armi, ma non è qui il caso di esaminarne le cause.

Ed ora è venuto il momento di spiegare, sia pure succintamente e senza pretese di carattere tecnico, come avviene questa prova.

I fabbricanti d'armi presentano agli uffici del Banco le armi per vederle garantite alla pressione di esplosione della carica. È noto che il damasco o l'acciaio delle canne hanno talvolta delle fallanze che non sono visibili all'occhio e che invece la prova mostra immediatamente. L'arma però viene, prima della prova, totalmente scomposta per vedere se vi siano difetti di lavorazione, ammaccature, irregolari saldature, poi ne viene misurato il calibro delle canne e delle camere in millimetri e decimi di millimetro e infine passa alla prova che consiste nel sottoporre l'arma ad una pressione che è espressa in chilogrammi per cm² naturalmente superiore di circa il doppio, alla pressione alla quale verrà sottoposta l'arma negli ordinari tiri. La pressione si ottiene caricando le armi con cartucce contenenti una quantità di polvere (nera o senza fumo) che varia colla temperatura, colla pressione atmosferica e col grado idrometrico della giornata. È operazione questa fra le più delicate, ed il capotecnico compila ogni giorno il bollettino meteorologico coi predetti dati. La carica necessaria per ottenere le pressioni volute si ha per mezzo dell'apparecchio *étalon* a *crusher*, il cui tipo è depositato a Parigi dove si trova il campione del metro lineare. Quando è stabilita la carica, l'arma viene caricata e portata in apposita cella, fissata sopra un cavalletto e sparata mediante apposito apparecchio azionato da un operaio che sta fuori della cella. Lo sparo oltre a provare l'arma colla pressione della polvere segnata con l'apparecchio a *crusher* di modello internazionale, ci dà pure, volendo, la velocità della carica, mediante il cronografo *Leboulengé* o altro.

Questo apparecchio segna la uscita della carica dalla bocca dell'arma, alla quale vie-

(fot. Candiani, Brescia)

LA SALA DEI COLLAUDI DELLA SEZIONE DI GARDONE « VAL TROMPIA » DEL BANCO DI PROVA.

ne applicato un filo conduttore elettrico che si rompe al passaggio della carica; arrivando essa al bersaglio, muove la piastra in modo da produrre un secondo distacco di corrente. La differenza di tempo fra la prima e seconda rottura segnata dal cronografo dà, per mezzo di apposite tabelle, la velocità iniziale metrica al minuto secondo. Dopo la prova l'arma viene esaminata per vedere se ha resistito, e quindi lavata e passata nella camera destinata al marchio, che è uno speciale contrassegno che si imprime sulle culatte delle canne e sulle bascule di chiusura. Si capisce come le prove siano diverse a seconda delle armi (se ne contano cinque per canne e fucili lisci e una per le armi rigate e rivoltelle), quindi come diversi siano i marchi corrispondenti, i quali hanno valore internazionale perchè al Congresso di Bruxelles del 1910 vennero stabilite il numero delle prove, la loro natura, le pressioni minime, in modo da avere uguali mar-

FUCILE CHE NON HA RESISTITO ALLA PROVA FORZATA DI RESISTENZA.

BRESCIA OFFRE ALLA SERENISSIMA ELMI, CORAZZE ED ARMI. IL LEONE RAMPANTE CHE SI VEDE È LO STEMMA DI BRESCIA CHE ORA VENNE ASSUNTO QUALE SIMBOLO DEL MARCHIO DI PROVA DELLE ARMI (TELA ATTRIBUITA A PALMA IL GIOVANE, NELLA SALA DEI PREGADI DEL PALAZZO DUCALE DI VENEZIA).

chi per uguali prove. Una conferenza diplomatica rese poi ufficiali questi provvedimenti. Le impronte dei marchi sono depositate a Bruxelles ed i punzoni tipo dei marchi del Banco di prova italiano, vennero forniti dalla R. Zecca. Il marchio nostro porta per simbolo il leone rampante (stemma di Brescia) sormontato da corona; le lettere *P. N.* significano che la prova fu fatta con polvere nera e *P. S. F.* con polvere senza fumo.

Ma ciò non basta: chi va a comperare una di queste armi, non solo deve badare se essa ha impressi i marchi di prova sopra descritti, ma deve chiedere anche il certificato che il Banco rilascia per ogni arma e che stacca da un registro bollato a madre e due figlie: l'una resta al fabbricante e l'altra segue l'arma e contiene i dati della prova.

Questo in succinto, in modo embrionale, il funzionamento del Banco di prova di Gardone e di Brescia. Come ben si comprende viene esercito da personale specializzato ed è dotato di apparecchi specialissimi di precisione per la misura dei calibri, per il dosaggio delle polveri, per la misura delle pressioni delle cariche e per misurarne la velocità dei proiettili. È un vero gabinetto scientifico che con pazienza e sacrificio si seppe creare per virtù di pochi uomini volonterosi allo scopo di portare le armi nostre all'antica reputazione.

E poichè la prova di queste armi sarà fra un anno obbligatoria in tutto il Regno (il Governo ha ultimamente fatto sua la proposta d'iniziativa parlamentare del deputato Bonardi che invocava appunto l'obbligatorietà), non vi è dubbio che il Banco di Brescia e di Gardone Val Trompia è destinato ad assurgere a particolare importanza, tale da diventare un centro di esperienze e di studio, come lo sono tali istituzioni all'estero, le quali oltre alla prova delle armi, hanno esteso la loro attività anche alla prova delle munizioni. Questa nuova legge lascia un anno di tempo perchè le armi in commercio si mettano in regola colla prova e dispone che anche le armi estere non provate siano passate dalla dogana al Banco di prova, quindi nel 1925 non dovrebbero trovarsi più in vendita, sotto pena di multe, armi da fuoco che non siano contrassegnate dal marchio.

ITALO BONARDI.

NOTA. - Per dare una più precisa idea dell'attività del Banco di prova sarà bene far conoscere i dati delle armi provate in questi ultimi due anni: nel 1922 le armi provate a Gardone furono 15.482 ed a Brescia 13.414, nel 1923 rispettivamente 28.608 e 13.559.

LA PRIMA LOCOMOTIVA

Il secolo che va dalla fine delle grandi imprese napoleoniche all'ultima guerra mondiale fu epoca che vide più vittorie di opere che trionfi d'idee. L'uomo pensò di meno, ma lavorò di più. Il mondo si distrasse dagli ideali religiosi che lo avevano assorbito nel medioevo, dagli ideali artistici che lo avevano occupato nella rinascenza, e, seguendo gli impulsi mercantili prodotti nell'evo moderno dalle scoperte di nuovi continenti, divenne materialista. Si guardò attorno e scoprì nuove ricchezze e nuove energie naturali da volgere a suo profitto; cercò il carbone nelle viscere della terra, utilizzò il ferro in quantità sempre crescenti e ne trasse ordegni e meccanismi di ogni specie. Ma la macchina che ha dato la impronta a questo grande secolo è la macchina a vapore, specialmente nella sua forma più espressiva che è la locomotiva. Essa trasformò il ritmo di ogni manifestazione della vita: col commercio diffuse la ricchezza, creò le grandi industrie, che solo la forza motrice a buon mercato può rendere remunerative, e le grandi agglomerazioni umane, impossibili senza i mezzi celeri di locomozione; diede una impronta nuova ad ogni attività. Alla locomotiva, che è quanto dire alla ferrovia, si devono progressi non soltanto materiali, ma altresì morali: di essa approfittarono la cultura, il libro, la diffusione delle notizie, il giornalismo, l'arte di governo; per essa si accrebbero i benefizi della pace e i malefizi della guerra.

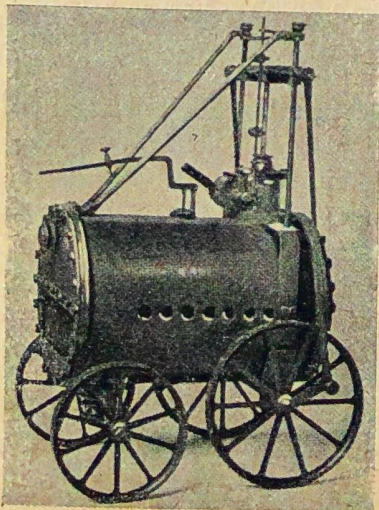
La macchina a vapore e la locomotiva si debbono al genio di persone incolte. Sono poche, in verità, le invenzioni di cui il mondo va debitore a quella che si chiama la gente istruita: il sapere crea il dubbio, che è improduttivo. Gli scienziati contribuiscono al progresso coll'opera diuturna, che ha anche essa molto valore perchè provoca innumerevoli piccoli passi; ma i grandi impulsi vengono dagli umili, perchè soltanto gli umili posseggono la fede che nasconde le cose presenti e illumina l'avvenire, la fede che fora le montagne.

GIORGIO — I DUE STEPHENSON. — ROBERTO

La tradizione, la voce pubblica riconoscono ad un umile fabbro inglese, Giorgio Stephenson, il merito della invenzione della locomotiva, malgrado da una diffusissima letteratura risulti che, se Stephenson perfezionò la locomotiva, altri l'avevano per primi immaginata e costruita. Si possono citare dieci nomi di meccanici inglesi (Trevithick, Blenkinsop, Dodds, Hedley, Hackworth, Kennedy, Losh, Murray, Steele, Wood) e non si ha così una lista completa di tutti coloro che si dedicarono prima dello Stephenson a creare una macchina a vapore semovente, e si trattava di persone che avevano dato prova di maggior genio inventivo o possedevano cultura superiore a quella del povero fabbro inglese, a 18 anni ancora incapace di leggere e scrivere. Ma non è difficile scoprire perchè gli altri nomi sieno stati dimenticati, mentre lo Stephenson è universalmente riconosciuto come padre della locomotiva. Lo Stephenson era, come scrisse un suo contemporaneo « *a man of honour, probity and indefatigable perseverance* » un uomo di fede, che al suo sogno di diffondere le ferrovie per farvi correre il prodigioso cavallo di ferro dedicò una vita senza riposo e senza macchia, un insuperabile spirito di praticità, una indomabile costanza. Dimostrazione questa che le virtù di carattere, di abnegazione, di amore al lavoro hanno un valor pratico assai superiore alla ricchezza dell'ingegno, condannato a non dar frutto, come

LA PRIMA MACCHINA A VAPORE.

pianta preziosa e rara affidata a terreno sterile, quante volte a quelle virtù non si accoppi.

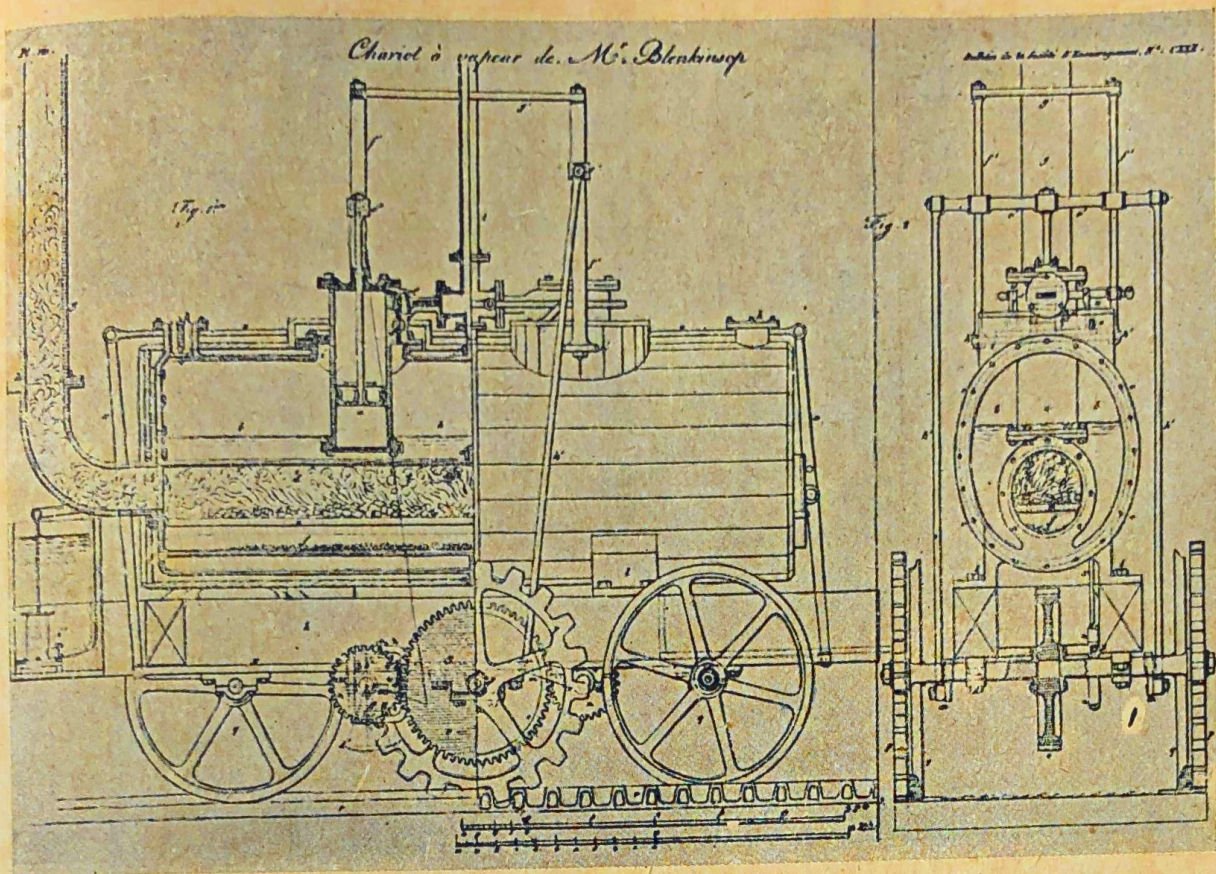
Conscio della insufficienza della sua cultura, Giorgio Stephenson si procurò un coadiutore nel figlio Roberto, che avviò agli studi facendone un valentissimo ingegnere, noto anche come costruttore del primo ponte metallico per ferrovia. I due Stephenson, l'uomo di genio e l'uomo colto, associati in viva comunanza di carattere, crearono con l'aiuto di un capitalista una fabbrica che ha celebrato l'anno scorso il suo centenario e che, intraprendendo la costruzione industriale della locomotiva, segnò l'inizio dell'epoca nella quale la gran macchina, diffondendosi in tutto il mondo, ha compiuto la sua opera secolare di civiltà.

LA LOCOMOTIVA PRIMA DI STEPHENSON (MODELLO DELLA MACCHINA DI TREVITHICK).

⁂

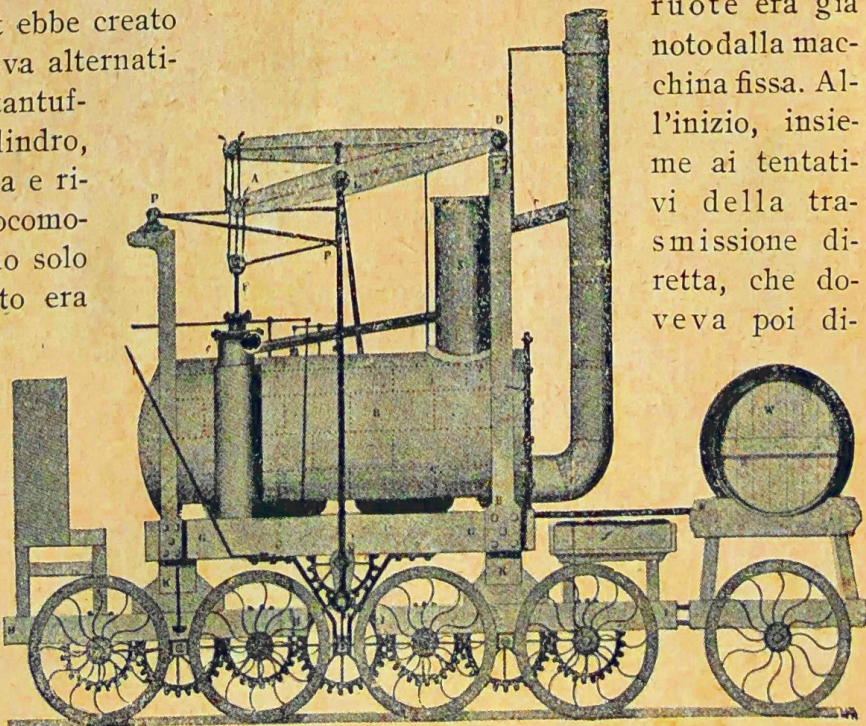
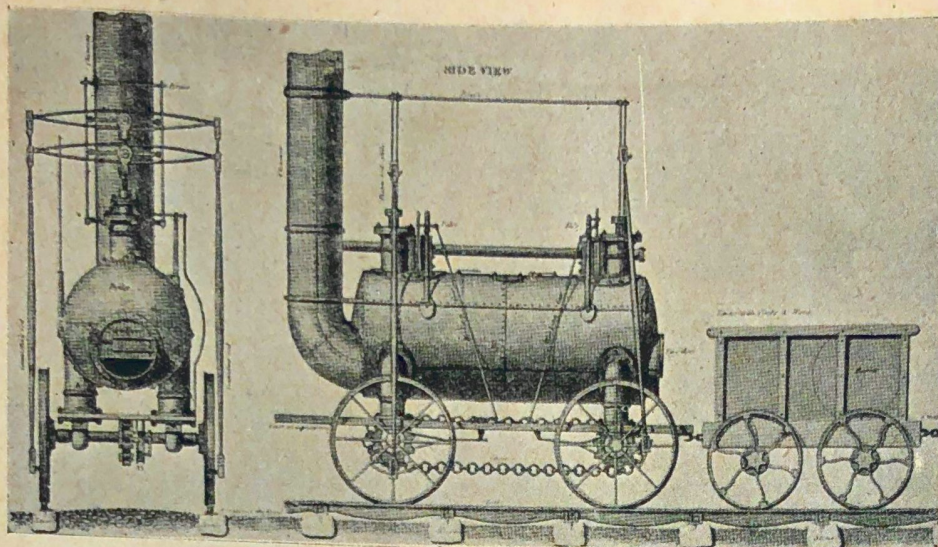
Come nacque la locomotiva?

Niente di più interessante che seguire i primi passi della macchina meravigliosa. Quante incertezze e quanti tentativi! Il lettore potrà farsene un'idea, più che da quanto diremo, dalle figure che illustrano questo articolo, tolte nella maggioranza da una preziosa pubblicazione di attualità (1).

La locomotiva era stata preceduta dalla invenzione della macchina a vapore fissa ed è naturale che le prime sue forme s'ispirassero alle macchine di Newcomen e di Watt.

(1) « A century of locomotive building » di J. G. H. Warren, Darlington, 1923.

LA LOCOMOTIVA A DENTIERA.

La macchina a vapore di Newcomen, detta atmosferica, aveva un solo cilindro verticale perchè la forza di espansione del vapore di acqua era utilizzata ad elevare lo stantuffo, che poi ricadeva per effetto del proprio peso e della pressione dell'aria allorchè, mediante un getto di acqua, si faceva il vuoto nel cilindro provocando la condensazione del vapore. Un bilanciere faceva da volano, manteneva cioè la continuità del funzionamento della macchina. Anche dopo che Watt ebbe creato la macchina in cui il vapore agiva alternativamente sulle due facce dello stantuffo, la posizione verticale del cilindro, non più necessaria, fu mantenuta e riprodotta nei primi modelli di locomotiva. Il cilindro fu dapprima uno solo col volano a ruota che frattanto era stato introdotto nelle macchine fisse. Verticali rimasero i cilindri anche quando se ne posero due e si comprese che il volano è superfluo sulla locomotiva che, una volta avviata, mantiene da sè la continuità del movimento. Pare che sia stato appunto lo Stephenson a ricorrere per primo a due cilindri, ponendone le manovelle ad angolo retto, come si è poi sempre fatto, per ottenere che se una delle manovelle trovasi a quello che si dice il punto morto, perchè non consente al va e vieni dello stantuffo di trasformarsi in impulso rotativo, l'altra sia nella posizione più adatta per trasmettere il moto.

Il semplice meccanismo di biella e manovella per trasformare il movimento alternativo dello stantuffo in quello circolare delle ruote era già noto dalla macchina fissa. All'inizio, insieme ai tentativi della trasmissione diretta, che doveva poi di-

LOCOMOTIVA CON TRASMISSIONE AD INGRANAGGI.

LA PRIMA LOCOMOTIVA DI STEPHENSON.

ventare definitiva, si ricorse anche agl' ingranaggi, che davano alla locomotiva un aspetto assai meno estetico dell'attuale. Come è noto, la trazione elettrica e il motore a scoppio hanno rimesso in onore gli ingranaggi, che però rappresenteranno sempre un accessorio brutto, ingombrante e costoso.

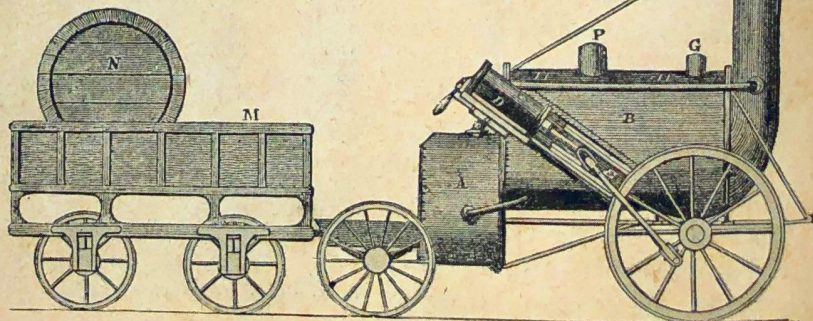
Le ruote furono dapprima soltanto quattro, ma non mancarono tentativi di macchine con sei ed otto ruote e una delle nostre illustrazioni, tolta dal « Trattato sulle ferrovie » del Wood, stampato nel 1825, mostra che i quattro assi erano resi solidali fra loro ancora con ingranaggi e ciò allo scopo di utilizzare per l'aderenza tutto il peso della macchina.

Fu proprio sull'aderenza che dovevano sorgere i dubbi più gravi.

I primi inventori erano incerti se dare alle ruote una superficie scabra od una superficie liscia. Alcuni lasciavano uscire dalla periferia dei cerchioni teste di chiodi, o vi incidevano scanalature a croce, facendo qualche cosa di analogo a quanto oggi si pratica cogli *antidérapants* delle automobili. Nel 1804 il Trevithick (uno degli inventori ai quali si attribuisce maggior merito fra i tanti innanzi citati ed al quale si potrebbe assegnare a buon diritto la priorità dell' invenzione della locomotiva), pare siasi accorto della possibilità di ottenere la locomozione anche adottando ruote a superficie liscia. Ma la cosa non era sicura. La macchina procedeva sino a quando il peso affidatole restava al di sotto di un dato limite; se il peso o la pendenza della linea crescevano, le ruote giravano folli, impedendo la locomozione.

Fu così che alcuni costruttori pensarono di ricorrere senz'altro a ruote munite di denti, destinati a ingranare in rotaie foggiate a dentiera. Si sa che la dentiera, ridotta ad unica verga posta nel centro del binario, è tuttora applicata, ma al caso specialissimo di pendenze eccezionali e di carichi lievi.

Due cose occorreva comprendere per chiarire questo fenomeno dell'aderenza. La prima è che esiste un certo rapporto fra il peso della macchina e lo sforzo che essa deve fare, oltre il quale l'aderenza a ruote lisce non è più bastevole; ciò che spiega perchè le ruote si pongono a slittare quando cresce il carico o s'incontra la pendenza. L'altra cognizione è che per utilizzare completamente il peso della macchina agli scopi dell'aderenza occorre far sì che tutte le ruote siano costrette a girare contemporaneamente.

Di questo secondo concetto si sarebbe reso esatto conto in precedenza agli altri lo Stephenson, il quale cominciò col collegare tutti gli assi della macchina mediante una catena senza fine per ottenere che gli assi portanti si muovessero simultaneamente all' asse che riceveva l' impulso dai cilindri. Lo stesso Stephenson trasformò poi il collegamento ottenuto colle catene, mancante di completa efficacia, nel-

IL «RAZZO», LA LOCOMOTIVA COLLA QUALE STEPHENSON VINSE IL CONCORSO DELLA LIVERPOOL-MANCHESTER.

l'accoppiamento rigido con biella, che ha poi costituito la soluzione definitiva ancor oggi impiegata, mentre il numero delle ruote per l'accresciuta mole della macchina si andava moltiplicando.

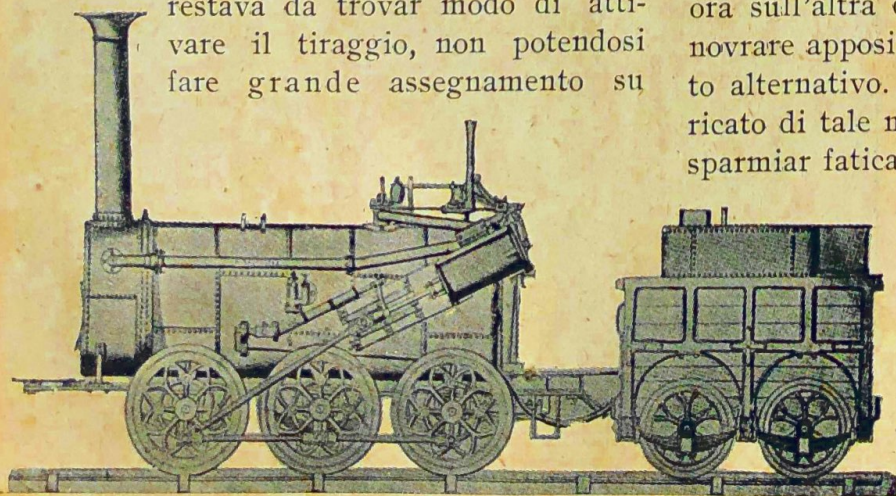
⁂

Intanto si imponevano i problemi della combustione. Si trattava di produrre molto vapore in condizioni disagiate di focolare, di caldaia, di tiraggio. Si cominciò col fare una caldaia col fornello interno che prolungavasi a forma di grande tubo sino al fumaiolo. Questo tubo venne poi ripiegato nella caldaia portando il fumaiolo dalla parte del macchinista. Ma tutto ciò non bastava. Il problema si risolse con quella che è ancora una delle caratteristiche più spiccate della locomotiva di fronte alle altre caldaie a vapore. Il focolare vero e proprio fu tenuto staccato, pur circondandolo di una lama d'acqua per approfittare della sua superficie diretta di riscaldamento e nel corpo cilindrico si pose un fascio di tubi nel quale entrano le fiamme eccitando la vaporizzazione dell'acqua che circonda i tubi. Quest'altra geniale trovata è dagli scrittori inglesi attribuita ancora allo Stephenson, mentre i francesi la fanno risalire ad un loro meccanico, il Seguin, che cominciò a costruire locomotive in Francia sui modelli venuti d'Inghilterra. Non è improbabile che l'idea sia sorta al tempo stesso nella mente dei due inventori, come in tanti altri casi è accaduto.

Per rendere la locomotiva, come deve essere, a produzione rapida ed abbondante, restava da trovar modo di attivare il tiraggio, non potendosi fare grande assegnamento su quello provocato dal camino, che pur essendo assai più elevato dell'attuale (è questo un tratto caratteristico della forma esterna delle vecchie locomotive di fronte alle recenti) non dava luogo a tale squilibrio fra la temperatura interna e quella esterna da provocare un sufficiente richiamo di aria. Fu sempre lo Stephenson che intravvide la possibilità di utilizzare a questo scopo il vapore di scarico, cioè il vapore che, dopo aver lavorato nei cilindri, dispone ancora di una pressione residua utilizzabile per aspirar l'aria sotto la griglia. Si toglieva così alla locomotiva la possibilità di usufruire dei vantaggi del condensatore, ma si risolveva il problema della produzione intensa di vapore in ispazio ristretto, che è fondamentale per la locomotiva.

LA LOCOMOTIVA COMINCIA A PRENDERE LE FORME MODERNE (1841).

⁂

Nella prima macchina a vapore che, come abbiam visto, era a semplice effetto, il vapore entrava nel cilindro sempre dallo stesso orifizio. Colla macchina a doppio effetto, nella quale il vapore agisce ora su una faccia ora sull'altra dello stantuffo, occorreva manovrare appositi rubinetti per ottenere il moto alternativo. Narrasi che un ragazzo incaricato di tale manovra abbia pensato, per risparmiar fatica, di congiungere fra loro i rubinetti con una cordicella in guisa che mentre uno si apriva l'altro si chiudesse, la cordicella essendo mossa da un rimando dello stesso stantuffo. Da questa idea nacque quella del cassetto di distribuzione, che automaticamente apre l'en-

LOCOMOTIVA PER MERCI A TRE ASSI ACCOPPIATI (1848).

trata o l'uscita al vapore nel cilindro ora su una, ora sull'altra faccia. Un eccentrico applicato all'asse motore produce il va e vieni del cassetto, mentre il va e vieni dello stantuffo produce reciprocamente il movimento rotatorio dell'asse motore. Siamo nel campo della più geniale semplicità.

UNA DELLE 50 LOCOMOTIVE FORNITE DALL'INDUSTRIA INGLESE ALLE FERROVIE LOMBARDO-VENETE NEL 1857-58.

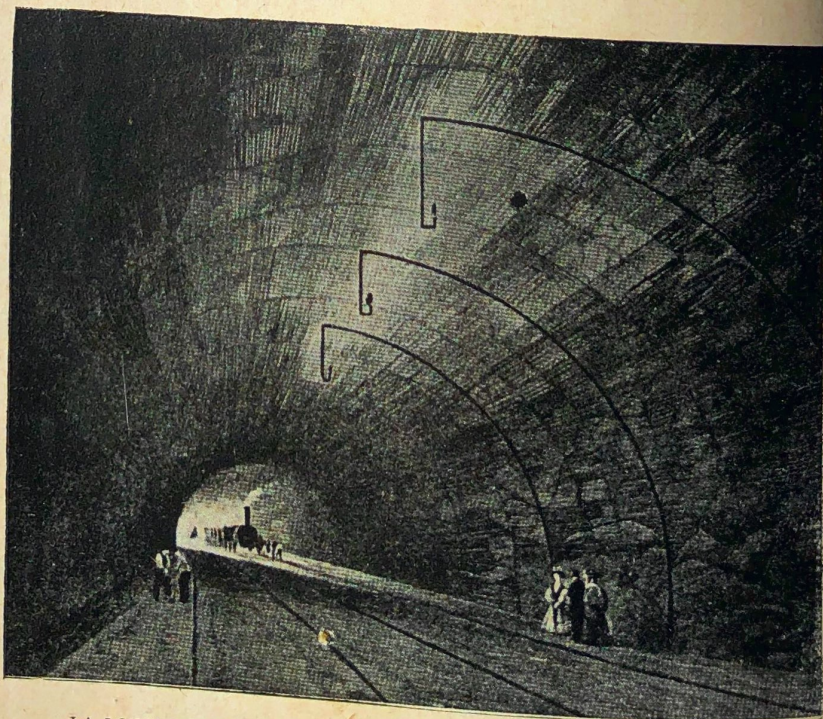
Ma nella locomotiva bisogna provvedere anche ad assicurare il doppio senso di marcia, ciò che esige il cambiamento della posizione relativa fra cassetto e stantuffo: in un caso il cassetto deve trovarsi verso un'estremità della sua corsa, nell'altro caso verso la estremità opposta.

Si vede, quindi, che per cambiare il senso di marcia occorre far condurre il cassetto da un secondo eccentrico che sia applicato diversamente dal primo sull'asse motore.

Anche qui intervenne il genio di Stephenson (Roberto, non Giorgio) che creò il celebre *glifo* da considerarsi come l'invenzione che maggiormente ha contribuito allo sviluppo della locomotiva a vapore. Il glifo di Stephenson, infatti, non solo congiungendo fra loro i due eccentrici semplificò la manovra della inversione di marcia che ora richiede un organo solo, ma risolse altresì il problema dell'espansione variabile, la quale consente di proporzionare la quantità di vapore ammessa nel cilindro allo sforzo che si deve vincere. Poichè, d'altronde, la quantità oraria di vapore prodotta dalla caldaia è sempre la stessa, con piccolo sforzo si può ottenere elevata velocità, mentre abbassando la velocità si può ottenere un grande sforzo. Tutto ciò nel modo più semplice ed economico senza il complicato *cambio* delle automobili, il delicato *controller* delle vetture elettriche.

Ad eccezione del glifo, che fu introdotto nel 1848, tutti gli altri perfezionamenti di cui abbiamo parlato comparvero nella macchina colla quale lo Stephenson vinse nel 1829 il celebre concorso indetto dalla ferrovia Liverpool-Manchester, col premio di 500 sterline. Questa macchina, raggiungendo 36 chilometri l'ora, toccò un limite di velocità che sino a quel momento non era mai stato raggiunto e perciò dal suo inventore fu chiamata « the Rocket », il razzo. La piccola macchina, di limitata potenza, atta a correre (non aveva assi accoppiati) ma capace di rimorchiare soltanto pochi vagoni, è la progenitrice delle mastodontiche macchine moderne.

***

Dopo la locomotiva a vapore, altre macchine ha inventato l'ingegno umano adattandole ai bisogni della trazione, che sono notevol-

LA LOCOMOTIVA NELLE PRIME IMPRESSIONI ARTISTICHE: IL TRAFORO (ACQUERELLO DEL 1831).

mente diversi da quelli del comune opificio.

Vediamo un po'. Nell'opificio in generale si richiede uno sforzo motore costante od a limitata variabilità; nella trazione, invece, lo sforzo della macchina deve poter variare entro limiti estesissimi, senza di che non sarebbe possibile adattarsi alle mutevoli condizioni di pendenze della strada.

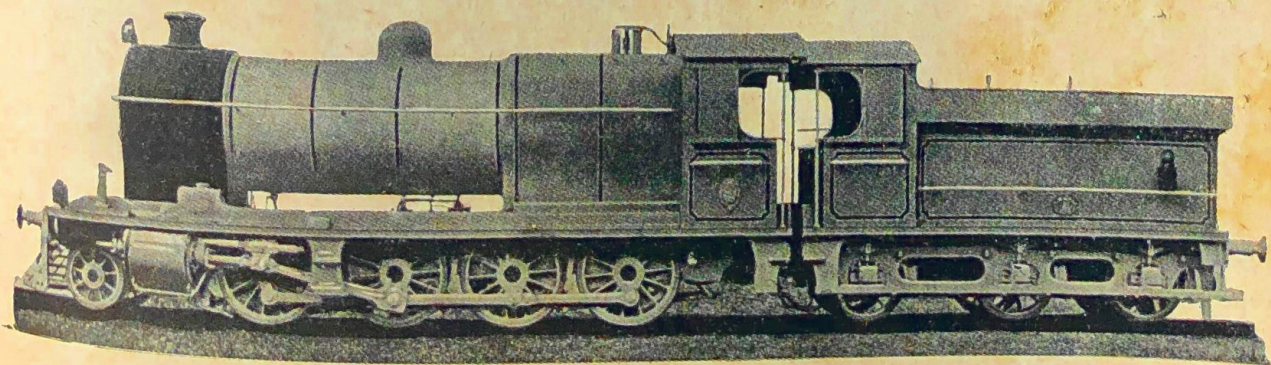
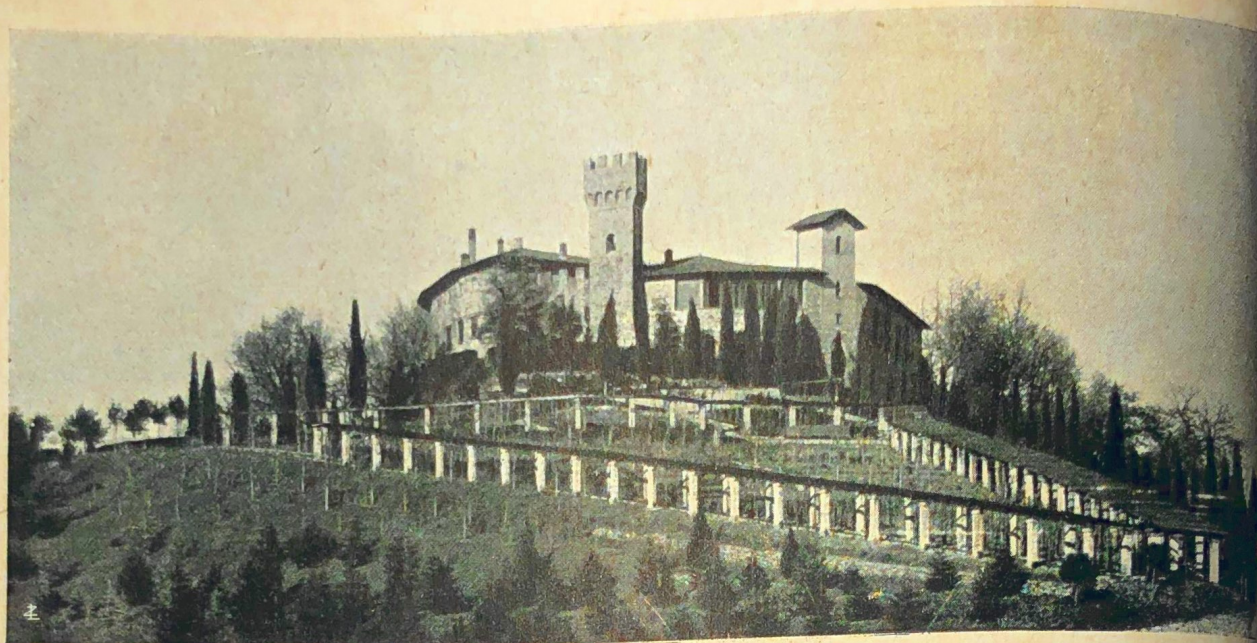
LA LOCOMOTIVA NELLE PRIME IMPRESSIONI ARTISTICHE: VASO ISTORIATO (1830.)

Nell'opincio, per ottenere che lo sforzo fatto dalla motrice e quello richiesto dalla macchina utensile si pareggino sempre, evitando di influire sulla velocità (la costanza delle velocità è richiesta si può dire in tutte le lavorazioni) servono due ordegni dei quali sono munite tutte quante le macchine fisse: il *volano* e il *regolatore automatico*, il primo per uniformare le variazioni periodiche dello sforzo dovute al funzionamento interno della macchina, il secondo per aumentare o ridurre lo sforzo a seconda che varia la richiesta dell'utensile.

Nel caso di macchine da trazione il volano — come abbiamo già detto — non occorre perchè tutta la macchina è, a sua volta, in moto e colla sua stessa forza viva tende ad eguagliare lo sforzo interno. Nè occorre il regolatore perchè ad esso si sostituisce l'opera dell'uomo, del *macchinista* o guidatore. Perciò il macchinista di una locomotiva gode presso il pubblico assai maggior considerazione di un conduttore di macchina fissa; quegli è il vero *Deux ex machina*, questi è un operaio che all'occorrenza sa riparare i suoi ordegni, ma con la macchina non si confonde come fa il primo, che ne è quasi parte integrante.

Di tutte le macchine venute dopo, la locomotiva a vapore conserva la maggiore adattabilità agli usi di trazione. Essa ha una grande elasticità di potenza (i francesi dicono *souplesse*) perchè restringendo l'orifizio di scappamento si può attivare il tiraggio sotto il fornello e bruciare più carbone, producendo maggior quantità di vapore e non importa che per quei pochi istanti il suo rendimento si abbassi: essa si avvia sotto carico, sviluppando all'inizio un grande sforzo, attô a spostare il treno ed a conferirgli velocità; essa si adatta a correre se le si richiede piccolo sforzo, ad andar piano se il carico è pesante o se la strada è in pendenza.

Essa è infine la macchina buona, semplice, pronta a tutto, che sa farsi piccola come un giocattolo, grande come un mostro apocalittico. L'industria umana le ha posto attorno tante rivali, ma essa grandeggerà sempre perchè nessuna delle invenzioni posteriori riproduce, come essa fa, la divina invenzione dell'essere vivente. La locomotiva cammina non solo, ma ha molte altre manifestazioni di vita: ingoia il carbone, rugge, ansita, *l'alito spande* e col suo fischio stridulo e potente urla alle genti l'inno eccitante del progresso.

FILIPPO TAJANI.

LA LOCOMOTIVA MODERNA, COSTRUITA NELLO STABILIMENTO FONDATO CENTO ANNI ADDIETRO DAI DUE STEPHENSON.

UN ANTICO MANIERO RISORTO A NUOVA VITA: IL CASTELLO DI BARBERINO DI MUGELLO.

UN MANIERO CHE RISORGE

IL CASTELLO DI BARBERINO DI MUGELLO

IL Castello o Rocca di Barberino, situato in una posizione che ai suoi tempi doveva renderlo pressochè inespugnabile, appartenne in origine ai Cattani di Combiate, signori di quel tratto del Mugello, e forse feudatari del Vescovo di Firenze. Accostando le varie ipotesi che si son fatte intorno all'epoca della sua prima costruzione, essa potrebbe stabilirsi con assai probabilità alla fine del X secolo, e ad ogni modo non posteriore a quel tempo. Si trova infatti notizia di tal fortilizio in una pergamena del 1074 appartenente al Monastero di Passignano: il che farebbe credere che il Castello stesso doveva già in detta epoca godere di una certa notorietà.

A cavaliere di un colle che sovrasta il Villaggio omonimo cresciutogli a fianco nella limitrofa piana, la Rocca di Barberino, dominando tutta la sottostante vallata della Futa dovè, a causa della sua posizione e del suo arredamento guerresco, divenire ben presto una seria minaccia, l'incubo gravante sui vicini e meno agguerriti castelli di quella valle e dell'altra della Stura. Sotto dunque e vicino alla forte rocca di cui doveva prendere il nome, sorse la piccola città o borgata di Barberino, cui diè origine un primo nucleo di abitazioni aggruppate sulla pianura dominata dal Castello stesso.

Al vecchio fortilizio il nome pervenne da uno stemma, forse quello dei primi costruttori, rappresentante una testa d'uomo con triplice barba: stemma d'arcaico stile innestato già su di un architrave esterno dell'edifizio e di cui fino a qualche anno addietro si conservava la traccia.

LA CORTE INTERNA COLL' ANTICO POZZO RESTAURATO.

Le abitazioni intanto o « Case della Corte » in diretta dipendenza dal castello che le sovrastava, avendo formato una borgata, ebbe Firenze su di essa ad acquistare col tempo propri diritti, tanto che nel 1315 potè inviarvi un proprio ufficiale o rappresentante.

Ma di lì a poco, per il tradi-

LE DUE TORRI E IL LOGGIATO INTERPOSTOVI.

mento del Castellano Niccolò da Barberino, fu reso possibile all'Oleggio, condottiero dei Visconti di Milano, di penetrare nella preclusa Rocca e di occuparla. Onde i patti che legavano quella terra al Comune di Firenze, vennero rotti senz'altro. Pure il nuovo stato di cose non doveva durare a lungo; e il Castello stesso e il dipendente Borgo furono riconquistati dal Conte Lamberto de' Calligari, inviato speciale della Repubblica Fiorentina che, in odio al traditore Niccolò, fece abbattere la ben munita Rocca.

Non solo, ma lo stesso inviato fiorentino provvedeva, dopo quella reazionaria impresa guerresca, a cinger di mura ed a fortificare il gruppo delle abitazioni del piano, esentando da ogni imposta coloro che vi prendessero dimora, sotto la protezione della Repubblica. Un mezzo questo abbastanza pratico per accaparrarsi l'animo di quella gente sempre propensa a seguire la volontà del più forte, e tanto più quando a ciò consigliavala il proprio materiale interesse.

Ma, tornando al vecchio fortilizio Mugellese, così circondato come era di solide mura e munito di torri, doveva essere un riparo assai valido contro incursioni nemiche verso le terre di Toscana. E se, venuta in possesso della Repubblica nel 1351, dopo il tradimento del fedifrago castellano che avevala agguerrita contro Firenze, la Rocca dei Cattani ebbe a subire l'estrema rovina, fu perchè Firenze volle con quell'atto di forza umiliare l'oltracotanza del riottoso feudatorio, stornando così da sè ogni altra possibile minaccia per l'avvenire. Fu in quel tempo che al dire del cronista fiorentino Matteo Villani seguirono la stessa sorte del Castello di Niccolò le mura poste a difesa di Marcoiano e Gagliano e di altri borghi del Mugello che erano come sentinelle avanzate della vecchia e potente Rocca dei Cattani, questo baluardo della loro orgogliosa feudalità.

Ma la rovina di quei luoghi non doveva arrestarsi all'opera distruttiva del generale fiorentino. Nuovi guasti e ruberie ebbero infatti a soffrire dalle masnade dell'Acuto sbandatesi pel territorio di Toscana sullo

prio nome, per contendere all'oblio gli ultimi fastigi d'una valida razza che si spegneva.

Della primitiva costruzione qualche vestigio era pure rimasto a testimoniare della sua robusta struttura; la torre a metà diruta, alcuni muri perimetrali, e parte del cammino di ronda. Le vicende degli anni, le ulteriori e cattive trasformazioni di molti dei suoi ambienti, e poi l'incuria degli uomini, avevano troppo mutato la fisonomia di quell'edificio, cui solo i ricordi storici davano ancora un alto significato di solennità. È la poesia del passato, delle cose morte; è il fascino degli evi lontani che s'abbarbica sulle sagome frastagliate delle vecchie moli in rovina.

In alto: IL PORTONE D'INGRESSO VISTO DALL'ESTERNO - *In basso:* IL PORTONE D'INGRESSO VISTO DALL'INTERNO.

scorcio del secolo XIV, prima che i cavalieri di Pandolfo Malatesta e di Arrigo di Monforte, inviati dalla Repubblica venissero a sloggiarneli.

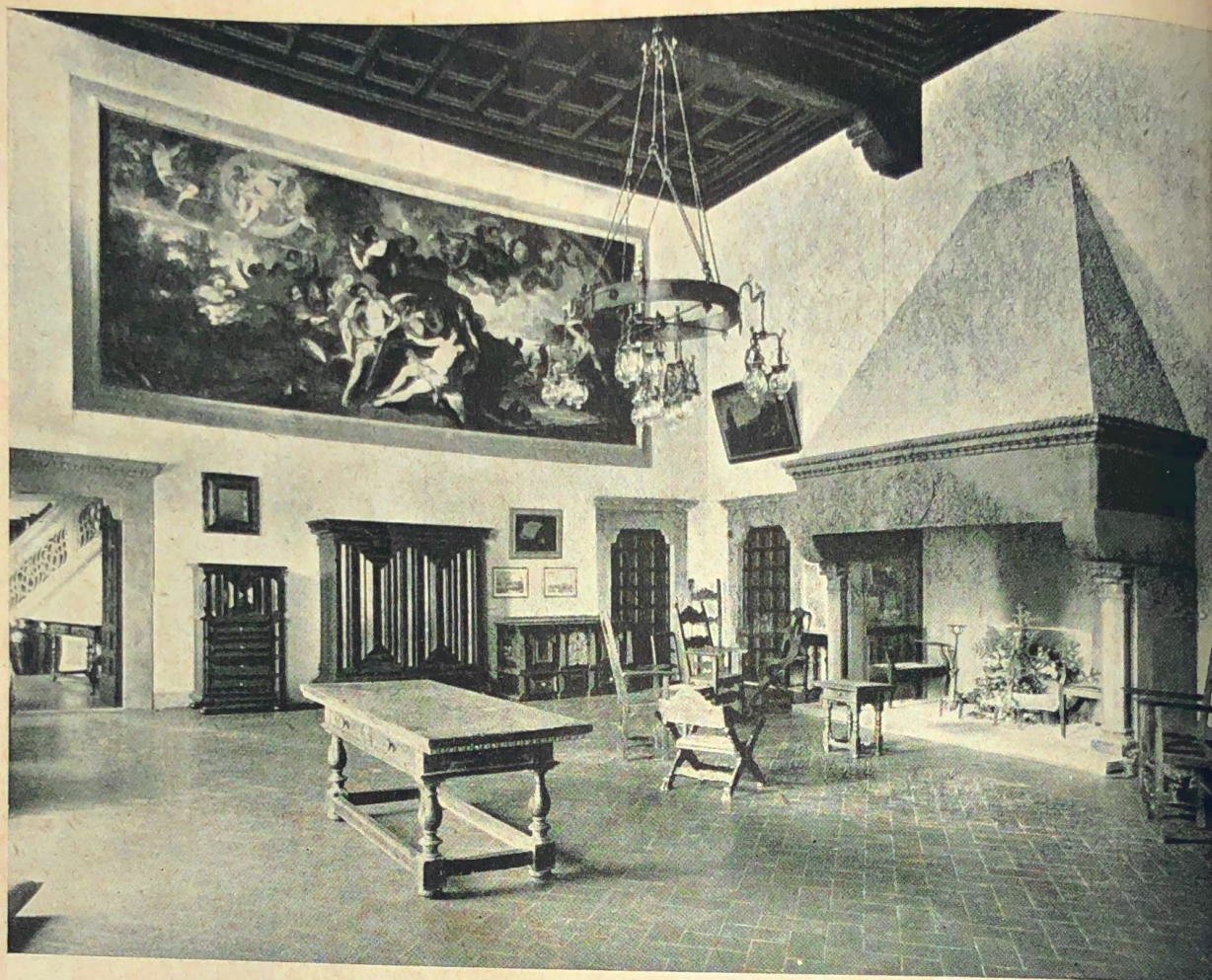
Rimasto fino a questi ultimi tempi in proprietà del comm. Leopoldo Cattani dei Cavalcanti, ultimo discendente della antica famiglia feudale, il vecchio castello, rilevato appena dai suoi ruderi e mal riattato, era adibito a modesta abitazione di campagna. Non più dunque temuto propugnacolo di violenza ma tranquillo rifugio ad una vita operosa, se l'ospite illuminato che vi prese stanza potè attendervi con alacre studio e mirabili prove a ravvivare il culto della scienza agricola. E vi maturò nel pensiero fecondo e tradusse poi in atto l'opera munifica dell'Istituto Agrario di Castelletti presso Signa cui legò il pro-

IL GIARDINO QUATTROCENTESCO VISTO DALL'ALTO DELLA TORRE DEL CASTELLO - IN LONTANANZA, IL VILLAGGIO DI BARBERINO DI MUGELLO.

Ma un nobile spirito, un geniale cultore di bellezza, venne in buon punto a rilevare dal suo triste abbandono, per ridargli vita, quello che fu il sicuro e temuto rifugio di una forte signoria di guerra, quella mirabile costruzione che pure aveva sfidato, con la saldezza delle sue mura, tutte inghirlandate di merli, e la violenza dei guerreschi assalti, e il lento logorio del tempo. Il comm. Luigi Dapples, oriundo svizzero, ma cuore e mente d'italiano, intravvide la possibilità di riattare la vecchia dimora dei Cattani, e restituire ad essa, se non l'originale forma, chè i pochi autentici avanzi nol consentivano, qualcosa almeno dell'antica fisonomia, capace di ravvivare, con armoniosi segni d' arte, una nobile reliquia del passato. Non solo: ma perchè del venerando maniero e del recinto che lo serrava in un abbraccio di forza fosse resa impossibile ogni ulteriore rovina, volle farne un raccolto nido di pace, il luogo scelto per i suoi riposi.

Acquistata dunque tutta la parte superstite ancora della vecchia Rocca di Mugello, affidò il restauro di essa alla competenza dell'architetto prof. Agenore Socini. Questi studiò prima d'ogni cosa ciascuna traccia dell'antico edifizio, che di mano in mano veniva a riconoscersi nel metodico lavoro di assaggio.

Precisato così l'ordine del restauro in tutti i suoi elementi chiarificatori, e stabilita con sicura analisi la parte che poteva dirsi preparatoria al maggior lavoro di reintegro, si procedè senz'altro al rafforzamento dei muri rovinati e al risollevamento di essi. Così uscendo fuori dal loro nucleo informe e frastagliato, le varie parti del vecchio maniero venivano a riconnettersi, a riprendere la loro funzione statica, a risollevarsi dal suolo ove eransi abbattute e frante sotto l'inesorabile ala dei secoli. Ed il restauro avanzò con regolare andamento, senza dannose incertezze solite a riscontrarsi in siffatti lavori ricostruttivi e che son causa spesso di vere mistificazioni artistiche.

L'arduo lavoro di ricostruzione venne con-

LA SALA DEI CAVALIERI COL GRANDE CAMINO.

dotto a compimento, rispettandosi, per quanto era possibile, l'originale struttura dell'antico edifizio, che riprendeva così tanta parte della sua vecchia e caratteristica fisonomia. La vecchia torre, mozza del coronamento e scompaginata nelle sue cortine di pietra, riebbe la primitiva interezza; e l'antico cammino di ronda veniva restaurato in gran parte con la scorta di ancora visibili e sicure tracce.

Compiuti questi importanti lavori del nucleo esterno, si potè procedere con metodo ai restauri delle parti interne del Castello. Le antiche sale, avvivate da bene appropriate decorazioni, riprendevano il loro primitivo aspetto: qualcosa della vecchia e suggestiva anima medioevale si riaffacciava, che la vicenda degli anni aveva inesorabilmente cancellato. A coronare infine l'opera di ricostruzione e di reintegrazione del vecchio edificio, un elegante loggiato venne ad aggiungergli leggiadria e a rendergli quel carattere di originalità così spiccata che lo riallaccia ai fastigi del passato.

Tutt' intorno al Castello, con la sua torre quadra a dominare sul poggio mugellese, si avviava l'impianto di un bellissimo giardino in istile quattrocentesco, ricco di lauri, di cipressi, di mortelle e di altre piante sempreverdi; con pergolati di rose d'ogni varietà e spalliere di vaghissimi fiori. Mentre un'estesa piantagione di cedri, di pini, di abeti, di lecci già irrompe sul luogo con i fusti che diverranno salda compagine di grosse piante e parco destinato a recingere la vecchia Rocca barberinense ed a proteggerla con l' ombra delle sue verdi cupole.

GIULIO CORONATI.

8-17 maggio - ESCURSIONE NAZIONALE DEL T. IN SICILIA

PER L'«ALBERO»

L'«ALBERO» richiama, secondo il modo di pensarvi, due ordini assai diversi di concezioni: l'estetica oppure l'utilitaria.

La concezione filosoficamente giusta è senza dubbio questa seconda, più complessa e larga, la sola che possa essere completa e accordata con le necessità sociali d'oggi. Ma essa non esclude affatto la prima: anzi le può assegnare la giusta portata.

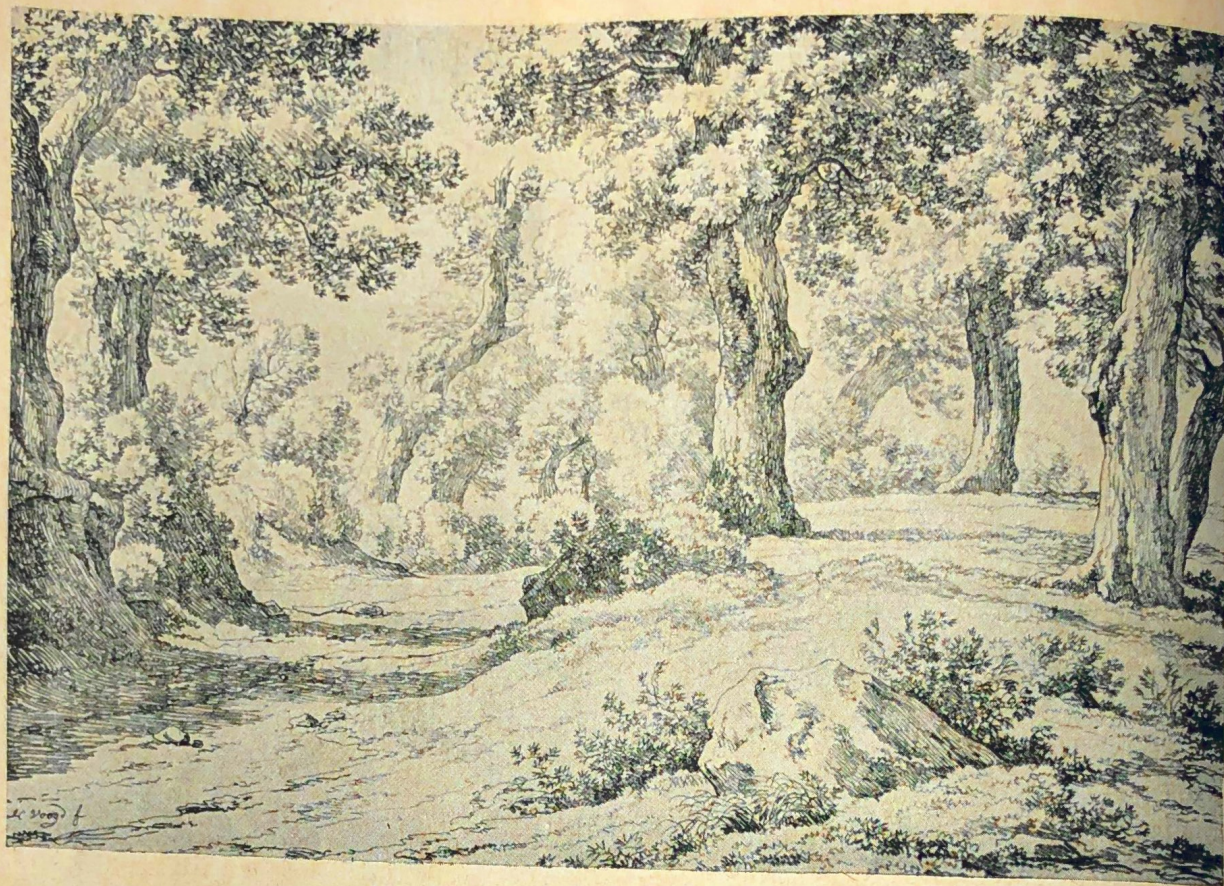
Ma se la concezione estetica — semplice ed affettiva — è alla portata di ogni spirito sensibile anche non colto purchè suscettibile di gustare la bellezza, la seconda esige uno studio che è di pochi e vuole che vengano fuse molte considerazioni non tutte concomitanti, anzi talune in conflitto, che i più non conoscono o soprattutto non sanno contemperare.

Vi sono — e debbono allora chiamarsi *volgo,* anche se la parola accomuna in questo caso persone dei più diversi ceti — coloro che si potrebbero indicare come i nichilisti dell'albero e gli altri che ne sarebbero i feticisti.

LA GRAZIA CAMPESTRE DELL'ALBERO.
(Da una stampa non firmata. Collez. Dr. A. Bertarelli)

I primi non curano, non pensano, non amano: se il bosco serve a qualcuno tradotto in legna da ardere o in legname d'opera, tagliano o lasciano tagliare con buddistica indifferenza. I secondi giurano come ciechi per una intangibilità del bosco, che non distingue e non ragiona.

In realtà quelli, inconsciamente, sono gli autori o i complici della degradazione irreparabile della montagna, delle inondazioni disastrose, degli impaludamenti, della malaria, dell'impoverimento di intiere regioni. Questi invece non riflettono ad una verità elementare: la densità sempre maggiore della popolazione nel nostro Paese ha bisogno — come del resto in qualunque altro che si trovi in consimili condizioni — di sempre nuovi campi da coltivare per ricavarne il pane quotidiano. Non pensano che, entro certi limiti, tagliare un bosco e dissodarne l'area è opera talora utile, non solo, ma anche commendevole, a condizione che quel bosco sia in tal luogo da potervisi in sua vece creare campi stabili, fruttuosi in perpetuo e non su chine così ripide, che le acque selvagge abbiano a trascinare le terre superficiali, distruggendone in breve ogni facoltà produttiva.

Questi feticisti sembrano anche ignorare che le foreste di un paese civile non possono nè debbono essere vergini e incolte, ma bensì in rotazione razionale. Il bosco maturo è frutto, e buon frutto, da cogliere: soltanto è interes-

LA SOLENNITÀ TRANQUILLA DEL BOSCO.
(Disegno di Woogd, olandese, dell'Acc. di S. Luca di Roma. Collez. Dr. A. Bertarelli)

re pubblico che ciò avvenga secondo le regole previdenti che permettono il suo rifarsi sicuro, ciclicamente predisposto. L'Austria ci ha lasciato nella Tridentina un esempio magnifico di sapiente legislazione: la Val d'Adige e quelle dei suoi affluenti furono sempre fornitrici di legname, ma nessuna fallanza si scopre sui fianchi di quei ripidi monti.

***

Il Touring cercò di popolarizzare questi concetti in opere di propaganda per una coscienza forestale sana, la quale è altrettanto lontana dal feticismo quanto dal nichilismo. Una prima sua opera « Il bosco, il pascolo, il monte » è dovuta a quell'insigne quanto modesto uomo, che regge ora il Sottosegretariato dell'Economia Nazionale — come chi dicesse il Ministero di Agricoltura di un tempo —: S. E. il prof. Arrigo Serpieri, che la dettò per il Touring.

Fu uno scritto di propaganda profondamente penetrante, caldo ma senza frasi fatte, tanto più persuasivo perciò nella sua oggettività assoluta. E chi scrive qui vi si era appassionato, sì che cercò di procurare illustrazioni adeguate al bel testo, che ancora si ricorda con viva simpatia. Il volumetto fu dato gratuitamente ai Soci del Touring del 1911 (erano 95.000) e poi ristampato in altre 25.000 copie.

Poi il Touring mise in luce un secondo elegantissimo volume complementare: « Il bosco contro il torrente » del prof. Giuseppe Di Tella, altro uomo dotto, convinto, ricco di lunga esperienza forestale, innamorato dell'argomento, che svolse in modo magistrale. Questo volume fu pure diffuso in 130.000 copie, splendidamente illustrate (1).

I mezzi per questa larga propaganda furono dati in parte dal Touring, in parte da suoi amici simpatizzanti, che sottoscrissero all'uopo 140.000 lire — ed erano lire di anteguerra!

Adesso ecco che « la Commissione per la Festa Nazionale degli alberi » coi contributi del Ministero dell'Istruzione e dell'Economia Nazionale, della Federazione delle Pro Montibus e della Corporazione Forestale Italiana, indice un Concorso con un premio unico di 10.000 lire per la compilazione di un libro di propaganda, che « trattando esclusivamente

(1) Sono in vendita a L. 3 ciascun volume, più L. 1 di sped. raccom. (Estero sped. L. 2) per i soli Soci del T. Per i non Soci il doppio.

LA BELLEZZA PODEROSA DELL'ALBERO ANTICO, ESPRESSIONE DI RESISTENZA SECOLARE.
(Disegno di Woogd. Collez. Dr. A. Bertarelli)

degli alberi, considerati nei loro vari e molteplici aspetti, si proponga il fine di ispirare nel popolo il rispetto e l'amore dei boschi e ne faccia conoscere l'importanza mettendo in evidenza i grandi vantaggi ed i benefici che essi arrecano alla Nazione (1) ».

Il Touring fa voti che il libro, il quale diventerà proprietà della Commissione, che si impegna a stamparlo, non debba rimanere nelle librerie per essere distribuito a caro prezzo in poche migliaia di copie, ma augura che la Commissione trovi modo di farlo penetrare largamente un po' dappertutto e che sia letto da moltissimi. Perchè creare una bell'opera è portare un contributo lodevole al progresso letterario o tecnico. Ma se — come nel caso concreto — si vuole la divulgazione delle idee contenute nell'opera, il numero delle copie è la misura matematicamente precisa della sua efficacia.

I benemeriti che hanno istituito il premio dovrebbero senz'altro avvisare ai mezzi per la stampa, che occorreranno non indifferenti, e soprattutto per la diffusione : quella puramente libraria agli alti prezzi ora normali non potrebbe essere che ristretta.

Il libro, secondo il Concorso, deve trattare dell'albero sotto tutti gli aspetti.

Deve pure essere illustrato. Su questo punto mi permetto di esporre qui qualche nota, che vorrebbe essere di contributo all'efficacia della futura pubblicazione.

La bellezza dell'albero è meno sentita tra gli italiani, popolo essenzialmente d'artisti, di quanto avverrebbe se l'« albero », il bell'albero, fosse più frequente al nostro occhio. Ma dove sono, per alcune diecine di milioni di italiani, gli alberi che essi possano ammirare? Eppure il coefficiente estetico è uno dei più attivi stimolanti perchè il pensiero nostro consideri l'albero e risalga poi da una contemplazione puramente ammirativa alle funzioni che in natura gli sono assegnate e che hanno tanta importanza sociale.

Le distese a perdita d'occhio delle nostre pianure, le lunghe dorsali appenniniche, intiere regioni del Mezzogiorno ancor più che del Centro e del Settentrione, sono così prive

(1) Il bando del Concorso si può richiedere alla sede della Commissione in Roma.

L' ALBERO SELVAGGIO, ESEMPIO IMPONENTE DI BELLEZZA INDIPENDENTE.

(Da una stampa parigina, dis. di Perelle. Collez. Dr. A. Bertarelli)

LA MAGNIFICENZA TURISTICA DELL' ALBERO.

(Disegno del fiammingo Van Meulen, stampato in Augusta. Collez. Dr. A. Bertarelli)

L'ALBERO, ELEMENTO IMPAREGGIABILE DEL PAESAGGIO.
(Disegno del fiammingo Van Meulen, stampato in Augusta. Collez. Dr. A. Bertarelli)

d'alberi — intendo dire di begli alberi — che ben di rado, e solo per eccezione, vi si è richiamati a quell'impressione meditativa di godimento a cui nessun uomo, anche incolto, può sottrarsi nelle ombre di una grande foresta o di fronte ad esempi sparsi di belle piante. La nostra Italia è ormai ben povera di boschi, di veri boschi, non di quelle coperture di cedui, che statistiche benevole classificano con appellativi impropri e nelle quali la bellezza della giovane pianta, che sta per fiorire caratterizzandosi in forme tipiche, è recisa inesorabilmente. Il bosco nascente vi è capitozzato e trasformato in un cimitero di orribili monconi. Così quando il turista visita una regione ricca di selve veramente belle, come la Tridentina, — le ha difese e conservate sapientemente l'Austria: saprà imitarla l'Italia o le sarà in questo tanto inferiore come lo fu fino ad oggi nei suoi antichi confini? — o s'imbatte in oasi come le foreste demaniali di Boscolungo all'Abetone, dei Camaldoli nel Casentino, d'Umbria nel Gargano, delle Camere Chiuse nella Sila, della Ficuzza e del Cappelliere ai piedi della Rocca Busambra in Sicilia, la bellezza degli alberi lo riempie di meraviglia. Si forma e si eleva nel suo intimo un senso di riconoscenza perchè gli sia stata riservata una tal gioia, tal quale dinanzi ai monumenti più insigni dell'arte; e da questa sensibilità puramente artistica trova la via a considerazioni economiche e sociali.

Ond'è che ogni opera di propaganda per sani concetti forestali — che sono fondamentalmente utili all'economia nazionale — deve aiutarsi e vivificarsi di questo connubio tra l'esame utilitario ed il senso estetico.

Per questo il Concorso, di cui diamo qui notizia, prevede illustrazioni grafiche al testo; per questo nelle sue pubblicazioni il Touring curò assai il senso intimo e la bellezza delle figurazioni; per questo anche le righe che scrivo qui, di aiuto ad un'iniziativa di propaganda, sono ornate — sia pure, per così dire, incidentalmente — di alcuni magnifici disegni tratti da vecchie stampe, le quali dimostrano come l'ammirazione per l'albero non sia snobismo della giornata, ma abbia sempre toccato le più delicate fibre degli artisti.

L. V. BERTARELLI.

(fot. G. Burloni e C. - Belluno)

IL LETTO DEL PIAVE, IL « VALLONE », A VALLE DI BELLUNO. IN FONDO IL M. TOMATICO.

IL VALLONE DI BELLUNO

Il vallone di Belluno è uno dei notevoli esempi che le nostre Alpi presentano di quel tipo di vallate che i geologi chiamano « longitudinali » formate cioè da una sinclinale, rigata dal corso d'acqua nel senso della sua lunghezza. Essa si stende per oltre 40 km. da Ponte nelle Alpi in direzione NE-SO fino alle radici del Grappa (Seren), con una larghezza che arriva a circa una diecina di chilometri (da Sospirolo a Lusiana). È seguita dal Piave per più di 30 km., dalla sua estremità di NE fin sotto a Villapaiera, dove l'altura di Monte Miesna lo rinserra in una stretta valle che lo guida, attraverso la stretta di Quero, fino al piano.

Non fu però sempre questa la via tenuta dal fiume: osservazioni geologiche non molto difficili fanno ritenere per certo che in epoca remota (anteriormente al periodo triassico) il Piave, da Ponte nelle Alpi, si inoltrasse per la depressione occupata ora dal lago di S. Croce e dalla sella di Fadalto verso Vittorio Veneto.

Al vallone bellunese si accede dalla pianura per due vie principali, dalle sue estremità, e precisamente: da Fener e Valdobbiadene risalendo il Piave mediante due carrozzabili che seguono l'una e l'altra sponda e mediante la ferrovia che corre in riva destra; da Vittorio ugualmente per carrozzabile, finora, ma quanto prima anche per mezzo del tronco ferroviario di prossima apertura, che si innesterà a Polpet nella linea del Cadore. Non va dimenticata una terza via di accesso, quella del Canale di S. Boldo, da Cison di Valmarino a Trichiana, segnata prima della guerra da una semplice mulattiera e ridotta ad ottima camionabile dagli austriaci durante l'occupazione per assicurarsi una nuova via per rifornimenti.

Metton capo al vallone dalla regione alpina la strada così detta « d'Alemagna » che scende lungo il corso del Piave; quella dell'Agordino, che sarà percorsa tra breve da una elettrovia tra Bribano ed Agordo; l'altra recente del canale del Mis, completata dopo l'armistizio dal nostro Genio Militare e dalla Provincia, e già illustrata nella Rivista del Touring (*Vie d'Italia*, settembre 1922); finalmente a Feltre la strada della Valle di

(fot. G. Burloni e C. - Belluno)

PANORAMA DI BELLUNO COL M. SERVA.

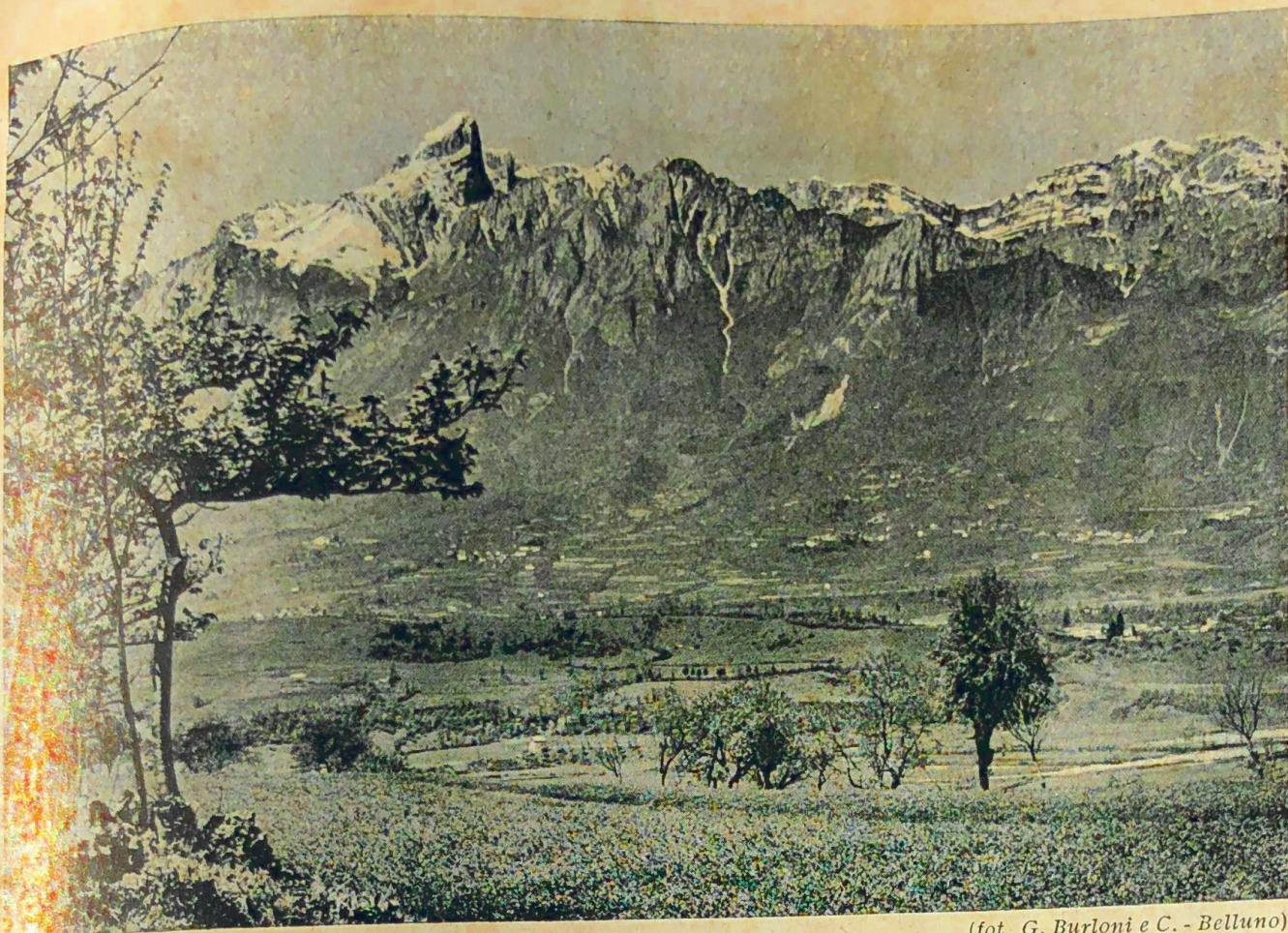
Primiero, cui si unisce ad Arten un'altra che pone in comunicazione il Bellunese con la Val Sugana.

L'aspetto della grande vallata è molto variato e pittoresco: fiancheggiata sulla destra dalla catena delle Dolomiti bellunesi che vi scendono con versanti quasi dovunque molto ripidi, anzi, qua e là, con vere muraglie a picco assai caratteristiche (M. Schiara); sulla sinistra invece da una serie di monti meno elevati, a dorsi più arrotondati e versanti più dolci.

Dal piede dei monti fino al fondo valle, occupato con ampio letto dal Piave, si alternano nel modo più vario e piacevole colline e ripiani e lievi ondulazioni, si aprono vallette amene e conche bene esposte, solcate da rivoli e torrentelli, animate da sorgenti numerose che dànno vita a densi abitati, a mulini rustici, a segherie ed officine diverse. Una ricca vegetazione riveste quasi ogni palmo di terreno: macchie irregolari di un bosco d'alto fusto e cedui di latifoglie più o meno ampi nei tratti più ingrati e scoscesi; alberi isolati o a gruppi, sparsi dappertutto nelle campagne e lungo i corsi d'acqua e sui margini delle strade: prati floridi e verdissimi estesi sui dossi e sui pendii freschi, dovunque non si possa stendere il campo, ed anche alternati fra i campi stessi. Rare e ristrettissime, salvo che nelle zone più alte, le rocce denudate o quelle aride sassaie e quelle pendici lacerate dalle frane che formano la triste nota dominante nel paesaggio di altre parti d'Italia.

(fot. G. Burloni e C. - Belluno)

LA CARATTERISTICA GUSELLA DEL M. SCHIARA NELLE PREALPI BELLUNESI (m. 2353).

La cultura predominante è quella del granoturco consociato ai fagioli, che dà buon prodotto; molto diffusa, per quanto poco conveniente perchè fuori della sua zona, la vite; dàn-

(fot. G. Burloni e C. - Belluno)

LA CATENA DEL M. PIZZOCCO (m. 2186) CHE FORMA LA PARETE NORD DEL VALLONE A VALLE DI BELLUNO.

no invece prodotti ottimi ed abbondanti, ma sono trascuratissimi, gli alberi da frutto, specialmente meli, noci, ciliegi. Del resto il cardine della economia rurale di questa regione è giustamente fondato sul bestiame da latte e da allevamento, che utilizza nel modo migliore la forte produzione foraggiera locale.

Due cittadine di antica origine e non prive di interesse artistico, Belluno (a m. 390 sul mare), capoluogo della Provincia, e Feltre (m. 325), poste non lungi dai due capi della valle, offrono al turista buoni alberghi per un confortevole soggiorno, e, grazie alla loro situazione, costituiscono due opportuni punti di partenza per le numerose escursioni che si consigliano nel territorio. Del resto anche nei molti altri minori paesi che popolano la vallata c'è quasi sempre qualche alberghetto più o meno modesto, ma pulito, dove i villeggianti che dispongono di mezzi più limitati e vogliono godere la piena libertà della campagna trovano un ambiente casalingo ed economico, e dove gli escursionisti possono convenientemente fare tappa per avvicinarsi senza disagio alla loro mèta.

Prima della guerra era rinomata la stazione climatica della Vena d'Oro a 7 km. da Belluno, in felice posizione, circondata da boschi, con stabilimento idroterapico devastato dagli austriaci e non più riattivato; la stessa sorte ha avuto l'hôtel « Villa Patt » a Sedico, presso il Cordevole.

Questa regione prealpina così ridente e anche così rapidamente accessibile non è una « scoperta » recente: essa era ben conosciuta ed apprezzata dai cittadini della pianura anche nei secoli passati, che essa trascorse, dal 1400 in poi, sotto il savio Governo della Repubblica Veneta. Carlo Goldoni, ad esempio, veniva a ricrearsi in una villa presso Feltre; molte altre ville, non così fastose certamente come quelle innalzate altrove (a Maser, ad Asolo, a Fanzolo, ecc.) dai patrizi veneziani, ma pure segnate da una certa aria distinta e situate in posizioni amenissime attestano come già fin d'allora questi luoghi fossero ricercati e apprezzati. Oggi poi che il turismo, favorito dai moltiplicati e perfezionati mezzi di trasporto, ha assunto così grande sviluppo, non può essere trascurata la vallata bellunese, così ricca di numerosi itinerari, adatti ai gusti ed alle forze più disparate, dalla semplice passeggiata di poche ore per strada comoda e divertente negli immediati dintorni delle città, fino alla pericolosa scalata cui solo il provetto alpinista può ci-

mentarsi (ad esempio la famosa Gusella dello Schiara, di cui riproduciamo l'ardito profilo).

Ecco, a mo' d'esempio, alcuni dei più interessanti itinerari: da Belluno la salita al M. Serva (m. 2131) ripido e faticoso, ma con panorama grandioso dalla cima; al Col Visentin (m. 1765) meno elevato, assai più comodo e con panorama forse anche più vasto su tutta la pianura veneta fino a Venezia e al mare e, dietro, sulle vette innumerevoli delle Alpi Dolomitiche e Trentine; la passeggiata al ponte della « Mortis » nella valle dell'Ardo, sopra una strettissima e profonda gola d'erosione scavata dal torrente nella roccia calcare; alla Certosa di Vedana, vecchio convento del secolo XII, restaurato dai monaci certosini nel secolo scorso, in amena solitudine, davanti ad un paesaggio singolare, le così dette « Rovine » o « Masiere », vasto ammasso caotico di rocce frammentarie di ogni dimensione, racchiudenti anche un minuscolo laghetto, e la cui origine sembra potersi attribuire ad un colossale franamento del prospicente Monte Peron con successivo trasporto del materiale franato per breve tratto per azione glaciale. La stazione ferroviaria di S. Giustina è la più prossima per chi voglia compiere la salita al Monte Pizzocco, che, sopra un largo basamento verde di pascoli, si alza fino a 2186 metri con un'aspra cima dolomitica in forma di piramide arrotondata. Dalla stazione di Busche, merita una visita la parrocchiale di Lentiai, ricca di tele di Tiziano, degli altri Vecelli e di alcuni pittori della scuola veneziana; di là è consigliabile una punta al Castello di Zumelle che si erge ancora saldo con le mura annerite e la torre ben conservata.

Le arterie principali della valle sono rappresentate dalla magnifica strada nazionale che si svolge sulla destra del Piave e, sulla sinistra, da una ottima provinciale che serve ai paesi di quella zona e si collega alla prima in tre punti (ponti di Lentiai, di Belluno, di Ponte nelle Alpi); nella regione destra, più ampia e popolata, corre anche la ferrovia, che fino al 1912 si arrestava a Belluno, e, prolungata poi fino a Calalzo, ci rese durante la guerra preziosi servigi per il rifornimento delle truppe sul fronte cadorino.

Oggi poi una buona rete di linee automobilistiche completa il servizio delle comunicazioni, con grande vantaggio particolarmente dei turisti che, disponendo di tempo limitato, vogliono bene utilizzarlo.

Autocorriere partono da Belluno coi seguenti percorsi: oltre Piave per Trichiana, Mel e Lentiai (km. 21); per Ponte nelle Alpi, S. Croce, Fadalto, Vittorio Veneto (km. 40); per oltre Piave a Cadola e Borsoi (km. 31) nella regione dell'Alpago, un'ampia conca verdissima, aperta sul davanti verso il vallone e rinserrata dietro, da una corona di alte creste rocciose, oltrepassanti tutte i 2000 metri, che si susseguono fitte e strettamente legate l'una all'altra senza valichi, senza depressioni notevoli tra loro: una vera cinta insormontabile. È questa una regione pressochè ignota, eppure ben degna di essere raggiunta dai turisti. Ancora da Belluno, per il Mas, risalendo la selvaggia valle celebrata già dallo Stoppani nel suo *Bel Paese*, ad Agordo e quindi, proseguendo, per Alleghe e Caprile a Livinallongo (km. 64), itinerario di grandissimo interesse turistico, lungo quasi tutto il corso del Cordevole. Livinallongo a sua volta, posta sulla famosa strada delle Dolomiti, comunica da una parte con Cortina d'Ampezzo e Dobbiaco, e dall'altra con la Val di Fassa e Bolzano e da Arabba, per la Val Badia, con Brunico.

Per accedere all'Agordino chi proviene dalla pianura e non voglia arrivare fino a Belluno trova alla stazione ferroviaria di Sedico-Bribano un'altra autocorriera che porta direttamente a Mas e quivi si unisce con quella proveniente da Belluno. Altra linea, per la nuova strada del Canale del Mis fino a California (km. 27) mette capo alla stazione di Santa Giustina.

Non mancano dunque gli scopi nè i mezzi di comunicazione perchè la ridente vallata bellunese venga visitata con maggiore frequenza e meno di sfuggita che attualmente non sia. Abbastanza nota è già oggi, se non altro per essere alle porte di due meravigliose regioni delle Alpi Dolomitiche, il Cadore e l'Agordino, ma, forse appunto per questo, al paragone, essa ne scapita. Pure le sue attrattive, senza dubbio più modeste e semplici, sono tuttavia tali e tante da farla ritenere tra le più piacevoli delle Prealpi Venete e da richiamare pertanto l'attenzione di quegli italiani che amano conoscere le multiformi bellezze della Patria.

F. C.

I 59 FOGLI DELLA CLASSICA CARTA D'ITALIA DEL T.C.I. 1: 250.000 GRATIS A TUTTI I SOCI CHE LI DESIDERANO

L'intiera collezione viene **subito** *consegnata alla Sede del T.C.I. in Milano (non presso gli Uffici fuori di Milano) a chi presenta (dal 1° Marzo 1924 e con tempo utile fino al 31 dicembre) tre soci Vitalizi (o passaggi da Annuali a Vitalizi, compreso, se si vuole, il proprio). Presentandone 4 i 59 Fogli vengono spediti franco a domicilio in Italia e Colonie (non all'Estero). Presentandone 5 la collezione è spedita franco di porto in elegante Cartella. Bastano 4 per averla in Cartella presa alla Sede Centrale (senza spedizione). Per l'Estero questo premio di propaganda non è possibile a motivo delle spese postali e doganali. Sono pure stabiliti dei premi di massima attività per la propaganda nel fare Soci Vitalizi e cioè:* **10 premi da 500 lire, 10 da 1000, uno da 5000,** *(sorteggio in caso di parità di soci procurati). I concorrenti a questi premi debbono attenersi alle regole esposte in "Vita del Touring„ di questo fascicolo (pag. 421).*

ZEISS
TESSAR

Il Tessar Zeiss vi procura la possibilità di fare colla vostra camera buone fotografie anche in condizioni piuttosto sfavorevoli. Il Tessar 1:6.3 è quasi due volte, il Tessar 1:4.5 è quasi quattro volte più luminoso degli aplanatici ordinari e simili obbiettivi. Il Tessar dà le istantanee più rapide possibili con la massima nettezza.

Qualsiasi buon apparecchio è ottenibile con ottica Zeiss presso i Rivenditori

Brochure "P 521„ gratis a richiesta

ZEISS
BINOCCOLI

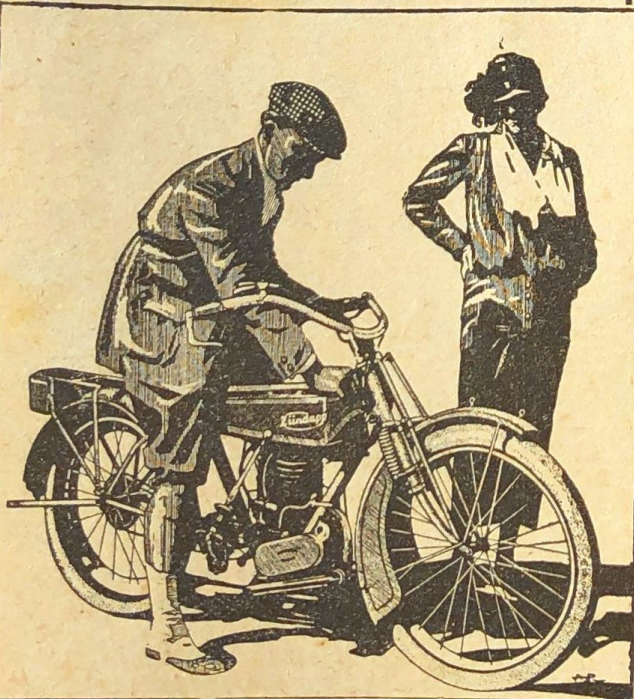
Fra i 24 differenti modelli di binoccoli prismatici - tutti degni della marca Zeiss - che il catalogo "T 79„ illustra ampiamente, esiste indubbiamente il tipo che soddisfa appieno i Vostri desideri. Qualunque sia il modello su cui cade la Vostra scelta, sempre avrete in vostro possesso uno strumento appropriato e perfetto.

In vendita presso tutti i negozi di ottica

Catalogo illustrato "T 79„ gratis

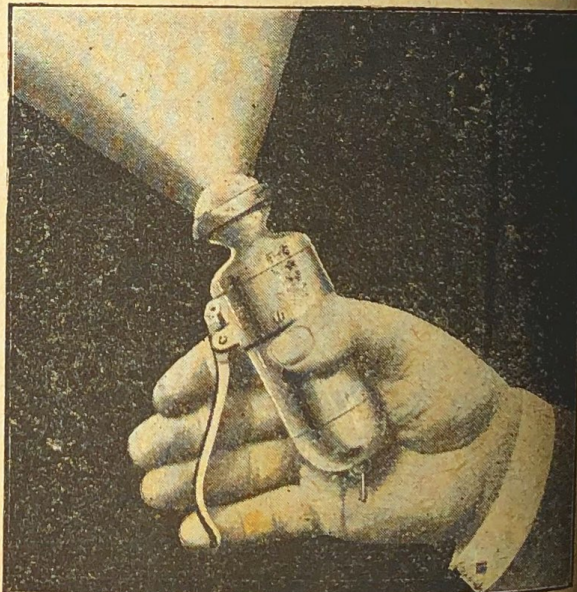
Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:

Georg Lehmann - Milano (II) Via Lovanio, 4

"ZUNDAPP"

L. 4.900,–

La Motocicletta per tutti
105 km. con un litro di benzina!

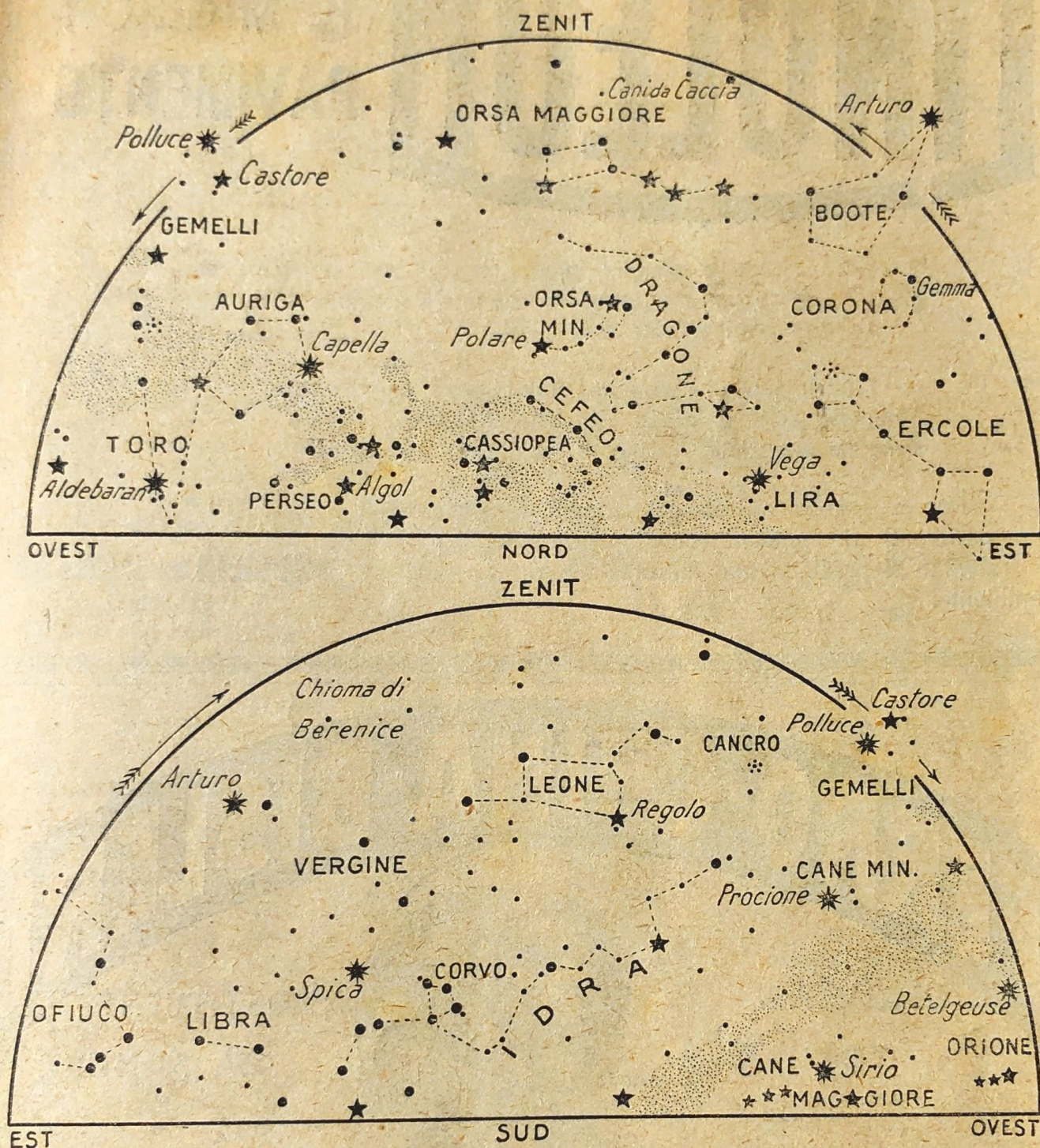
MILANO Via Legnano, 32 — **NAGAS & RAY** — TORINO Corso S. Maurizio, 57

LAMPADE ELETTRICHE
SENZA BATTERIA SENZA PILA

Illuminazione PERPETUA ottenuta meccanicamente.

Lampada Tascabile	Lampada da Guardia	Lampada per Bicicletta
Lit. 75.–	Lit. 100.–	Lit. 100.–

Merce *franca domicilio* se pagata *anticipatamente* a mezzo vaglia postale. - Per spedizioni *contro assegno* Porto, Imballo, Spese postali a carico del compratore. - *SCONTO AI RIVENDITORI*

Concessionario per l'ITALIA e COLONIE:
ROBERT ULMANN - Piazzetta Serra, 5 - **GENOVA**

IL CIELO STELLATO NEL MESE DI APRILE-MAGGIO

Le cartine dànno l'aspetto del cielo a circa 22 ore del 15 aprile, 21 ore del 1º maggio, 20 ore del 15 maggio.

Dei pianeti sono facilmente visibili: Venere la sera nella costellazione del Toro; Saturno nella notte in quella della Vergine. Marte e Giove divengono visibili nel la seconda metà della notte rispettivamente tra le costellazioni del Capricorno e dell'Acquario ed in quella del Sagittario.

Ing. L. GABBA
del R. Osservatorio Astronomico di Brera, Milano.

LO SVILUPPO DELLA RADIO IN ITALIA

In Italia le radioiniziative si stanno sviluppando: è ora la volta dei *radio-clubs* che all'estero sono da tempo numerosissimi. Gli scopi che si propongono detti *clubs* sono altamente lodevoli: favorire la diffusione del *broadcasting*, mettere i Soci al corrente dei vertiginosi progressi radiotecnici, accelerare l'interessamento alla radio delle Autorità governative, raccogliere, coordinare, discutere, utilizzare quella larga messe di risultati sperimentali realizzati dai radiodilettanti e sui quali si innesteranno poi le nuove scoperte radiotecniche.

Uno di questi, sorto con serio e vasto programma, è il *Radio-Club Lombardo*, che si è recentemente costituito presso l'*Ente Autonomo Amici dell'Arte* (Milano, via Amedei, 8).

Pure in Milano è in formazione un numeroso stato maggiore radiotecnico. Ai corsi del R. Laboratorio-Scuola di Radiotrasmissioni (via Cappuccio, 2) si sono inscritti (fra il primo ed il secondo corso) oltre novanta allievi, fra cui quindici ingegneri.

LINOLEUM

IL MIGLIOR PAVIMENTO

I pavimenti di linoleum sono i più resistenti, esigono una manutenzione minima e hanno una durata che praticamente è illimitata.

I pavimenti di linoleum sono senza commessure, impermeabili e dotati di forte coibenza. Perciò riescono silenziosi, igienici e facilissimi da pulire.

Per la grande varietà dei disegni e dei colori i pavimenti di linoleum sono i più artistici, più attraenti e si prestano alla decorazione di qualsiasi ambiente.

Preventivi di linoleum in opera ovunque

SOCIETÀ DEL LINOLEUM
MILANO
Via M. Melloni, 28 - Tel. 21-721

FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE TONICO

VOLETE LA SALUTE?? ....
BEVETE IL FERRO-CHINA-BISLERI

RICOSTITUENTE DEL SANGUE

A Tavola bevete Acqua minerale di

NOCERA-UMBRA

(SORGENTE ANGELICA)

LEGGERA - GASSOSA - PURISSIMA

Felice Bisleri & C. - Milano

VITA DEL TOURING

Motociclisti, attenti!

Multa renascentur, quae iam cecidere. Il cuore dei primi Soci del Touring, memori delle classiche escursioni nazionali ciclistiche (quando la nostra Società aveva ancora la sigla T.C.C.I.), di quelle indimenticabili carovane dirette a Roma, a Trento, in Sicilia, ecc. sobbalzerà di gioia nel sentire che il Touring bandisce una magnifica prova di **Turismo motociclistico in carovana** a ciò sollecitato da appassionati cultori di questo modernissimo automezzo, che consente al viaggiatore la massima indipendenza e il superamento quasi senza fatica di fortissimi dislivelli.

Durata del viaggio: nove giorni, dal 24 maggio al 1º giugno. Un periodo che racchiude quattro giorni festivi, di cui due son feste nazionali. Un itinerario che non potrebb'essere più ricco di attrattive: ha per prima sua meta Trento, sale al Grappa, devia al più grande cimitero della nostra guerra, permette di visitare le più fantastiche grotte (Postumia, S. Canziano); per Trieste, guida a salutare Fiume, la novissima conquista dell'Italia e poi... Ma qui dobbiamo per ora fermarci, perchè mentre la Rivista va in macchina fervono ancora le trattative per un trasporto marittimo che permetterebbe altre visite destinate a suscitare i più vibranti entusiasmi e poi un lungo ritorno attraverso il più ridente paesaggio e le terre ove fiorisce la soave leggenda francescana e il più puro sentimento dell'arte. Se il programma potrà essere integralmente attuato con una spesa non superiore a settecento lire (e quando la maggior parte dei lettori avrà sott'occhio la nostra Rivista i giornali quotidiani l'avranno informata in proposito) questo viaggio resterà memorando nella storia del turismo e avrà aperto al motociclismo gloriosi orizzonti.

Perchè, se è vero che il motociclo è, come dicevamo, il più autonomo dei mezzi di trasporto, non è men vero che il viaggio in comitiva, quando essa abbia il concorso di sagaci ordinatori (fra questi il Touring ha interessato anche il validissimo Enit) presenta una notevolissima economia di fastidi e di denaro. Non più sospettosi esami di alberghi sconosciuti e incubi di note scorticatrici, non più incertezza o sbagli di itinerarî, non più arcigni divieti: ma pronto il ristoro, il rifornimento, la guida e ad ogni tappa volti sorridenti e plausi e accoglienze festose: il viaggio è un trionfo e le emozioni si sommano, anzi si moltiplicano nel fervore della collettività.

Motociclisti che chiedete al vostro rapido Pegaso l'antidoto alle lunghe giornate sedentarie e voi che lo destinate al breve percorso uniforme che ogni giorno vi conduce alla sede del vostro lavoro e dei vostri affari, unitevi alla bella comitiva che il 24 maggio convergerà su Trento. Vi preparerete una preziosa corona di ricordi che rievocherete sempre con commosso piacere! E intanto scrivete al Touring (Direzione Generale - Milano [5], Corso Italia, 10) queste semplici parole su un biglietto da visita o una cartolina: **Programma Escursione Motociclistica.**

Ma non dimenticatevi di aggiungere il vostro nome e il vostro indirizzo! E, se siete Soci del Touring (certo lo siete!), metteteci anche il numero della tessera. Non è necessario ma è utile. Riceverete il programma e vi iscriverete; se ci sarà ancor posto. Perchè il numero delle iscrizioni è necessariamente limitato. Per questa volta non si può superare il centinaio.

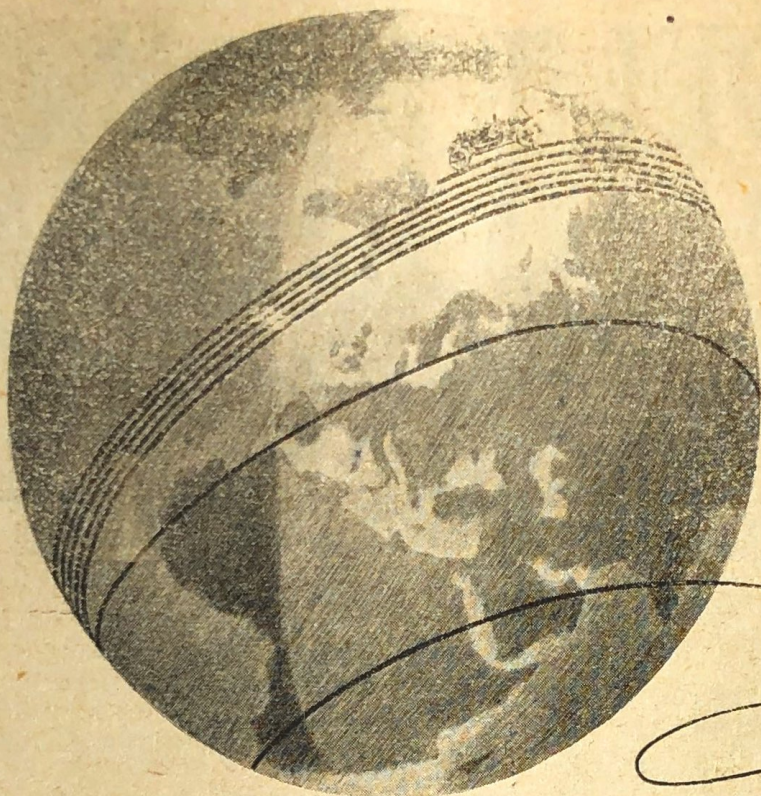
Modalità per il concorso di propaganda per Soci Vitalizi

(1 Marzo - 31 Dicembre 1924)

Chi concorre ai premi di massimo assoluto (in denaro) rinuncia agli altri premi (*Carta d'Italia al 250.000*) o quanto meno concorre ai premi in denaro unicamente con quel numero di Soci Vitalizi per la presentazione dei quali non fece richiesta dei premi consistenti in fascicoli della *Carta d'Italia.*

Le domande di nuovi Vitalizi o di passaggio da annuale a Vitalizio devono essere munite della firma (scritta con assoluta chiarezza) del Socio presentatore e concorrente; nel caso che i presentatori siano due, concorre solo il primo firmatario. Contano come nuovi Vitalizi i passaggi a Vitalizio di annuali, anche il proprio. Gli annuali del 1923 che abbiano già versata la quota 1924 godono l'abbuono statutario di L. 10 dato agli annuali di almeno due anni, perciò versano L. 140 (estero L. 240). Non sono ammessi gli elenchi pel Concorso che perverranno al Touring dopo il 31 dicembre 1924, anche se portassero il timbro postale anteriore a tale data.

L'inscrizione al Concorso non si fa d'ufficio dall'Amministrazione del Touring, ma solo d'iniziativa dei concorrenti. Questi dovranno far pervenire in duplice copia, entro il 31 dicembre 1924, l'elenco dei Vitalizi da essi presentati (possibilmente richiamando la data) *con chiara indicazione di nome e indirizzo*. Ciò è assolutamente necessario per evitare confusioni per omonimie. Gli elenchi devono rispondere esattamente, per essere accettati, alle prescrizioni suddette. Per evitare smarrimenti si consiglia di spedire gli elenchi raccomandati. Le modalità d'estrazione verranno rese note ai Soci in tempo utile.

L'ammontare dei premi è indicato nell'annuncio a pag. 417.

La vettura che ha compiuto sei volte il giro del mondo

Dopo aver percorso ben 246.000 chilometri pari a sei volte il giro del globo terracqueo, continua tuttora il suo ottimo servizio la Fiat di proprietà di S. E. il Duca M. Torlonia, fabbricata nel 1907 e che in 17 anni non richiese mai nessuna sostituzione di pezzi.

I nuovi modelli FIAT hanno la resistenza degli antichi

Una 501 acquistata nel 1921 dalla ditta Bentivoglio e Tombesi di Macerata ha già percorso 109,850 km. e funziona sempre ottimamente.

Una 501 acquistata nel 1921 dal sig. H. C. Beaven di New York ha percorso ormai 33.000 km. senza cambiare un pezzo, e continua il servizio dando la massima soddisfazione.

Una 501 acquistata l'estate scorsa dalla S. I. Gillette ha percorso già 20.000 km. in pesante servizio commerciale.

Una 501 guida interna acquistata mesi fa dal Sig. Roncari Pietro di Besozzo ha percorso circa 15,000 km. senza il minimo incidente.

Una I T in due anni ha percorso oltre 32.000 km. alle frontiere N. O. dell' India Inglese in paesi pressochè senza strade, ed il proprietario Col. C. H. Hasswell tornando ora in Europa porta con sè la sua Fiat dichiarando di non voler a nessun prezzo privarsi d'una vettura che gli diede sì ottima prova.

Sempre in tema di contravvenzioni volanti.

Le note pubblicate sui numeri precedenti de *Le Vie d'Italia* riguardo all'assurdità di talune contravvenzioni automobilistiche ci hanno procurato una valanga di lettere da parte dei... danneggiati. Il nostro incartamento di documentazione, ch'era già ricco abbastanza, si va accrescendo ora a dismisura.

Nell'interesse di tutti i motoristi, già da tempo avevamo fatto conoscere alle superiori Autorità, cui spetta di sopraintendere al traffico stradale, gli innumerevoli errori ed abusi consentiti, anzi favoriti dalle vigenti leggi: e avevamo suggerito qualche efficace rimedio. Ci duole di constatare che nel recentissimo Decreto sulla circolazione dei veicoli si è tenuto conto solo in piccolissima parte delle nostre osservazioni.

La contravvenzione « a volo » non ha subito una regolamentazione migliore della precedente: essa rimane ancora, così com'è, fonte d'infinite ingiustizie, quand'anche non sia presa a pretesto d'indegne speculazioni.

Le contravvenzioni « a volo » rappresentano ancora la maggioranza in confronto di quelle « contestate »; mentre dovrebbero essere soltanto un'eccezione. Non dovrebbero infatti elevarsi se non quando vi è stata assoluta impossibilità di fermare l'automobile, anzi più precisamente quando l'automobilista non ha ottemperato a un evidente segnale d'arresto.

Bisogna infatti tener presente che l'agente di polizia stradale è, come qualsiasi altro mortale, soggetto ad errori: e che non è lecito mettere un asserito contravventore nell'impossibilità di provare la sua incolpevolezza.

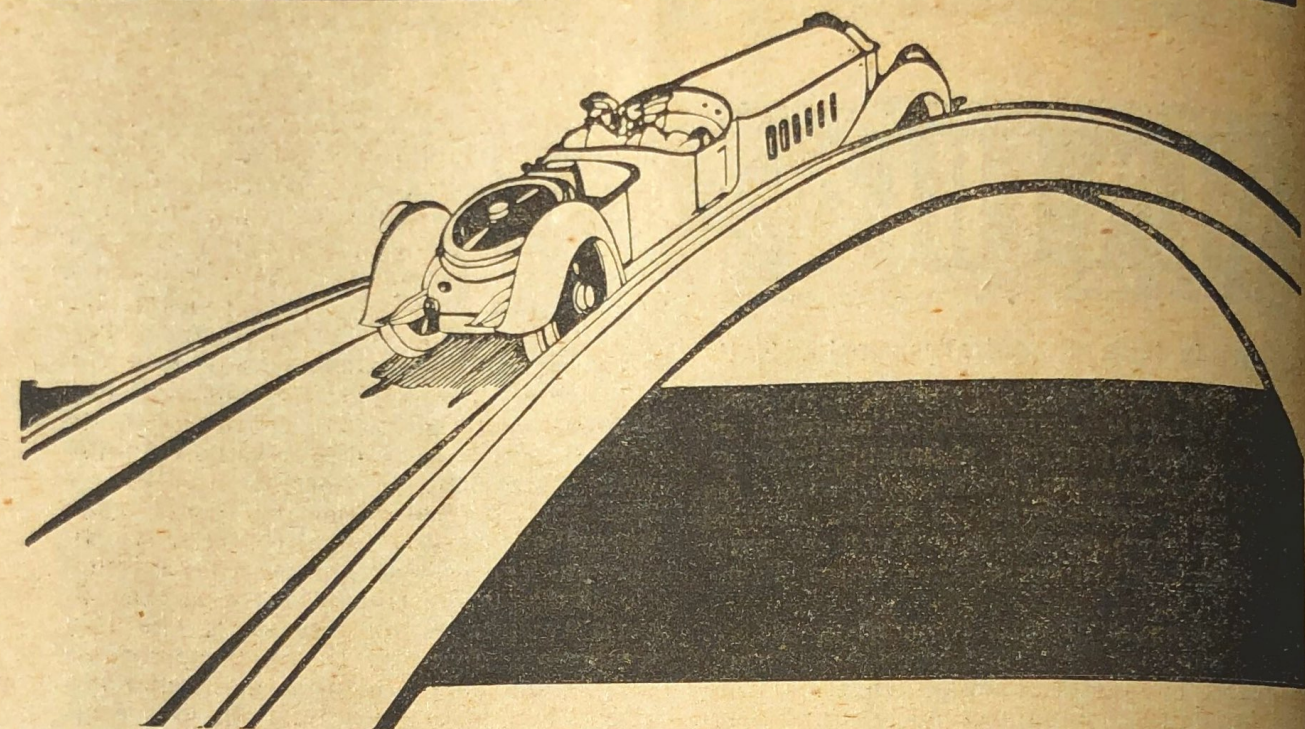
La nostra esperienza ci permette di affermare che più del 50 % delle contravvenzioni volanti sono fondate su errori. Una statistica precisa non è possibile soltanto perchè la grande maggioranza degli automobilisti in disgrazia preferisce fare l'oblazione, anche nei casi più manifestamente ingiusti, piuttosto che assumersi gravi spese per far rifulgere la propria innocenza o sottomettersi al pericolo di farla ancor più ingiustamente disconoscere dal magistrato.

Citiamo qualche caso, fra i molti che sono a nostra conoscenza.

Il sig. Steffanoni Gaetano di Lodi riceve un giorno un invito del Prefetto di Sondrio a versare la somma di L. 30 quale oblazione per una contravvenzione elevata il 16 luglio 1923 a carico dell'automobile 38-182, in frazione di Rongio, per inosservanza dell'art. 10 del Regolamento 2 luglio 1914 n. 811, coll'avvertenza che in difetto dell'oblazione il verbale di contravvenzione sarà passato alla competente Autorità per il giudizio. Il sig. Steffanoni non vuol credere a' suoi occhi: e il suo stupore si accresce ancora quando alla prima ingiunzione ne sussegue un'altra, di ugual data, per pari titolo, eccesso di velocità nell'attraversare un altro paese vicino a Rongio. Egli possedeva, è vero, un'automobile 38-182, ma dieci anni fa; e ricorda di averla venduta ad un meccanico, che l'ha scomposta e distrutta. Il sig. Steffanoni si reca pertanto alla Prefettura di Milano per chiarire l'equivoco: e quivi l'ufficio speciale, che è pure quello che ha desunto dai suoi registri il nome del proprietario dell'automobile, rinnova la verifica e rilascia sullo stesso foglio dell'ingiunzione questa testuale dichiarazione: « La vettura automobile 38-182 targa normale non esiste più dal 1914 ed è stata radiata da questa matricola. Milano, 2 agosto 1923. Per il Prefetto: d'ordine f.to Cesana ».

Il sig. Steffanoni pensava — e noi pensiamo con lui — che una rettifica di tal genere avrebbe dovuto trasmettersi, senz'altro, d'ufficio. Fu invece lasciato a lui l'incarico di notificare quella dichiarazione alla Prefettura di Sondrio. Ma quella Prefettura rispose di non avere alcuna veste per entrare nel merito della questione, e che pertanto, ove non fossero state versate le quote di oblazione entro il termine indicato, gli atti sarebbero stati trasmessi al Pretore per il giudizio.

Il sig. Steffanoni, non più giovane e già irritato per le noie subite, preferì spedire il danaro, anzichè assoggettarsi a un viaggio e a maggiori spese, esclusivamente per provare davanti al Magistrato gli errori commessi a suo danno da pubblici funzionari.

L'errore di lettura della targa è frequentissimo. Nel caso in parola fu ripetuto a brevissima distanza di tempo da due diversi agenti di polizia stradale. Noi non vogliamo credere, sebbene anche questo si sia altra volta verificato, che il numero sia stato graziosamente comunicato dall'uno all'altro verbalizzante... per ispirito di colleganza. E lasciamo al sig. Steffanoni la sua non infondata paura che un tizio viaggi ancora con una targa abusiva portante il suo vecchio numero. Ma l'errore commesso alla Prefettura di Milano non ha scusanti.

ASCENDERE
SICURAMENTE, VELOCEMENTE
È
VIVERE - VINCERE - GODERE
LA VITA

AUTOMOBILISTA !

per superare la più ardua salita, per bere lo spazio come l'aria
lubrifica la tua macchina con il

VEEDOL

che resiste al calore,
che conserva il motore,
che moltiplica il rendimento.

UN TIPO PER OGNI SISTEMA DI LUBRIFICAZIONE
UNA GRADAZIONE PER OGNI STAGIONE

COMPAGNIA NAZIONALE PRODOTTI PETROLIO
GENOVA - VIA XX SETTEMBRE, 29 - GENOVA

Se sbagliano a compulsare i registri quelli che possono leggere e rilasciar dichiarazioni con tutta calma e lentezza, come accanirsi poi tanto contro gli agenti giurati che leggono male numeri trascorrenti a forte velocità, e talvolta di notte, a lumi spenti?

Ne sa qualche cosa il colonnello Annibale Moiolarini di Milano. Era già stato vittima di un incidente simile a quello più sopra riferito, quando nel luglio scorso si vedeva messo in contravvenzione per aver attraversato la città di Piacenza con l'automobile sprovvisto di fanalino posteriore acceso. Il suo automobile 38-1432 era, nel giorno e nell'ora indicati, fermo a Fiesse, dove il colonnello era commissario prefettizio. Buon per lui che si trattava di una giornata festiva facilmente precisabile e che gli riuscì di trovar persone che potevano testimoniare la permanenza della macchina in quel comune. Si fece rilasciare in proposito dichiarazione dal brigadiere dei carabinieri del luogo e da altri due testi. Il colonnello credeva che, pel suo grado, per l'ufficio coperto, per le testimonianze allegate alle sue proteste, la vertenza potesse venir composta in via amministrativa: infondata credenza. La Prefettura di Piacenza gli faceva restituir le carte inviate, dichiarandosi incompetente a deliberare sull'insussistenza della contravvenzione «pur riconoscendo la possibilità di un errore dei verbalizzanti» e trasmetteva il verbale al Pretore. Se avesse trasmesse al Pretore anche le carte, sarebbe stato meglio. Il Pretore, all'oscuro di ogni opposizione, emise decreto penale di condanna. E fu solo, sopra l'opposizione del colonnello, che il dibattimento ebbe poi luogo. Il signor Moiolarini dovette portarsi a Piacenza col suo avvocato e con tutti i suoi testimoni: e all'udienza, di fronte alle contrarie testimonianze, le due guardie municipali dovettero dire che a loro «era parso» di leggere quel numero, ma che con la macchina in moto, di sera, all'oscuro.... Il colonnello Moiolarini fu, naturalmente, assolto; ma quella soddisfazione gli è costata, oltre al tempo perduto, una bella somma di danaro.

Non se la caverà con meno quel signore di Rimini che per un errore consimile dovrà portarsi ad Auronzo, pur di non pagare un piccolo premio alla miopia di un cantoniere.

E auguriamo a quel nostro Socio di trovare un Pretore intelligente, chè le cantonate non le prendono alle volte solo i cantonieri.

L'avventura, colla quale chiudiamo per oggi la breve rassegna, è toccata a un nostro amico e socio, e chi scrive ne è stato testimonio. Per questa ragione e per l'altra ben più importante che la cosa avrà forse un ulteriore strascico giudiziario non facciamo, questa volta, nomi ed esponiamo il fatto nudo e crudo.

Sopra una bella strada del Varesotto procedeva a regolare velocità una automobile chiusa, un coupé-limousine. Sullo stesso rettifilo seguiva, alla distanza di circa duecento metri, una automobile scoperta, un torpedo. Ad un tratto da una stradicciuola laterale di destra si affaccia un biroccino montato da due vecchi contadini: il guidatore non sa trattenere in tempo il cavallo e il muso di questo batte violentemente contro il parabrise della prima automobile e strisciando lungo il fianco della vettura ne asporta una maniglia. Il colpo è mortale: il cavallo si abbatte sul ciglio della strada; ma fortunatamente non è toccato danno alcuno alle persone. I due contadini sono in piedi, storditi soltanto per il pericolo corso. I signori del torpedo, che sopraggiunge, hanno visto la scena e si fermano; constatato però che non vi è bisogno di soccorsi, proseguono poco dopo il loro cammino. Un cantoniere della vicina Ferrovia Nord, sopraggiunto in quell'istante, rileva il numero della targa del torpedo: e poi, si dice, inforcata una bicicletta, raggiunge la limousine che s'era fermata qualche centinaio di metri più in là e annota anche il numero della macchina investitrice. Mistero dei misteri. A rispondere dell'investimento vien chiamato il conducente della macchina scoperta. Al dibattimento tutte le testimonianze sono concordi nell'affermare che la macchina investitrice era una limousine, vien ricordata come corpo di reato la maniglia caduta a terra nella collisione e vien provato che il torpedo non ha maniglie esterne. Nulla vale. Il conducente del torpedo vien condannato alla multa di 500 lire!

Non facciamo commenti. Li faranno, per noi, i lettori.

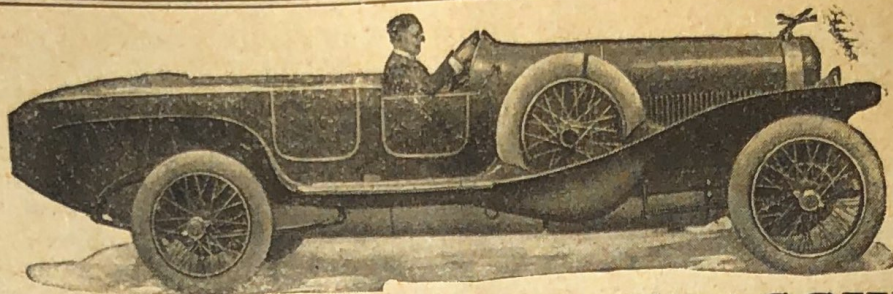
Quest'argomento è inesauribile: e continui sono gli incitamenti da parte dei nostri Soci a tener viva la discussione, perchè valga, almeno, a frenare il ripetersi dei lamentati errori e in ultimo, forse, a provocare qualche superiore provvedimento.

(A. D. R.).

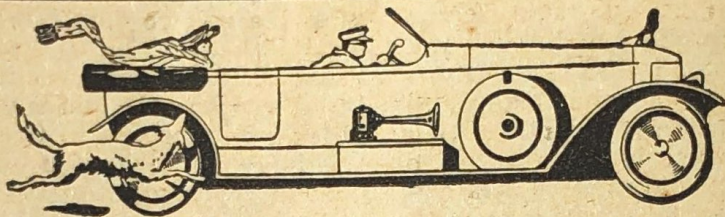
Automobilisti, attenzione a Genova!

L'articolo pubblicato sotto questo stesso titolo nel numero di marzo de *Le Vie d'Italia* e comunicato all'Ill.mo signor Prefetto di quella Provincia, al Sindaco, all'egregio nostro Capo Console e Assessore Comunale, avv. comm. Carlo Massone, alla stampa cittadina, che cortesemente e con molto interesse si è occupata dell'argomento, ci ha procurato varie risposte, che, se non possono ancora considerarsi del tutto soddisfacenti, permettono tuttavia di sperare in un miglioramento della situazione.

L'Ill.mo signor Prefetto ci «assicura di aver più volte richiamata l'attenzione del Sindaco di Genova sugli inconvenienti derivanti da un'eccessiva constatazione di contravvenzioni automobilistiche da parte degli agenti municipali, specialmente quando il fatto che dà luogo alla contravvenzione non sia contestato al conducente.

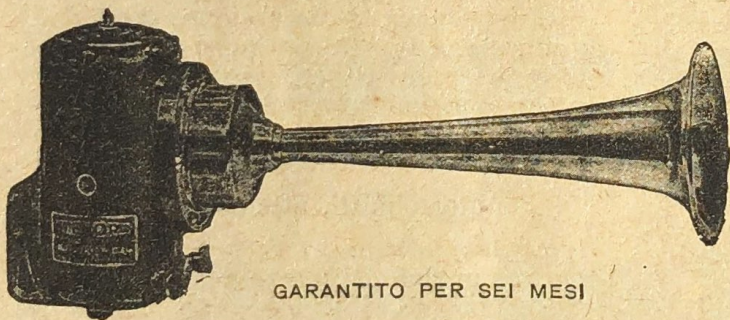
«Non dubito che l'Amministrazione Comunale, come del resto me ne ha già dato affi-

AUTOMOBILI "ISOTTA FRASCHINI,,

Tipo 8 ad 8 cilindri in linea

Ufficio Vendite Isotta Fraschini (Azienda Anonima Automobilistica) - Via Monterosa, 73 - Milano

VIAGGERETE SICURI

montando sempre sulla vostra automobile il

TENOR ELETTRICO *Cicca*

IL PIU POTENTE AVVISATORE PER AUTO

GARANTITO PER SEI MESI

IN VENDITA PRESSO TUTTI
I MIGLIORI NEGOZIANTI

C.I.C.C.A

Viale Vigentina, 8
Telefono 51-051

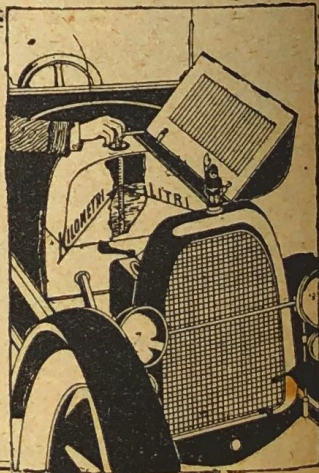
MILANO (22)

Possessori di FIAT 501

Applicate i nostri indispensabili accessori brevettati:

MANETTA per comando Gaz.
SUPPORTO per impedire le vibrazioni del tubo di sterzo.
MISURATORE della benzina contenuta nel serbatoio.

Sconti ai rivenditori - Spedizione immediata

OFFICINE BAJ - Via Daniele Crespi, 16 - **MILANO**
Telefono 30-030

damento, farà il possibile per ovviare agli inconvenienti lamentati ».

L'Ill.mo signor Sindaco di Genova ci ha risposto come segue:

« Ho esaminato con la massima attenzione, quale è dovuta a tutte le manifestazioni del tanto benemerito Touring Club Italiano, l'articolo che la S. V. Ill. ebbe la cortesia di inviarmi in bozza, e pure attentamente ho letto la gradita comunicazione con la quale Ella l'accompagnava.

« Ed innanzi tutto mi è di conforto il constatare che non solo Genova è causa di proteste da parte degli automobilisti, perchè vedo che anche su Torino si rivolgono lamentazioni non lievi.

« Già per il passato ebbi a rispondere a proteste del genere pervenutemi da vari enti automobilistici, ed assicuro che le mie disposizioni, date al dipendente Corpo dei Vigili Urbani, furono sempre dirette ad evitare quelle ragioni di protesta che fossero fondate, o che dipendessero da eccesso di zelo o da leggere applicazioni dei regolamenti in vigore. Ed in ciò anzi ho trovato un'utile opera di collaborazione da parte di codesti enti, primo fra tutti quello dalla S. V. Ill. tanto sapientemente e nobilmente presieduto.

« In tal senso, per esempio, ho disposto che sia alle barriere daziarie, come in numerosissimi punti della città, evidenti targhette richiamassero l'attenzione degli automobilisti sulle cautele di marcia in vigore, che tanto sono necessarie nella nostra città; insistenti disposizioni ho dato, perchè i vigili quanto più è possibile cerchino di elevare le contravvenzioni contestandole, cioè fermando lo autoveicolo. Fra l'altro ho anche disposto che quest'anno, durante il consueto corso di coltura professionale, ai vigili ed ai graduati, siano impartite alcune lezioni di pratica automobilistica, per quanto cioè possa riferirsi a scappamento aperto, velocità, ecc.

« Ed in tal senso continuerò ancora all'effetto di eliminare ogni motivo legittimo di reclamo. Certo, però, che Genova per le limitate sue strade e per la limitazione della loro ampiezza, nonchè per l'intensità del traffico, impone una disciplina molto più severa e rigorosa di Torino, Milano, ecc.: e purtroppo ogniqualvolta la cronaca deve registrare qualche disgrazia, la cittadinanza esigerebbe misure anche più repressive di quelle normali.

« Del pari debbo aggiungere che, se io pure mi dolgo che numerosi siano i verbali di contravvenzione elevati senza avere potuto questa essere contestata, è necessario pur dire come molto dipende da certi automobilastri, i quali per cercare di sfuggire al richiamo del vigile, che non sempre può essere in mezzo alla strada per la configurazione di questa, aumentano la velocità.

« A conferma del mio interessamento nella disciplina di questo servizio, assicuro la S. V. Ill. che spero di poter dotare il Corpo dei Vigili Urbani, di cui già parecchi in squadra ciclistica, anche di una motocarrozzetta, con lo specifico incarico di raggiungere gli indisciplinati autoveicoli, che malgrado il richiamo perseverano nella loro corsa.

« Come quindi la S. V. Ill. potrà convincersi, l'opera nostra è diretta non ad allontanare gli automobilisti da Genova, ma ad ottenere anzi che essi possano venire ad ammirare le bellezze della Superba, apprestando loro una disciplina stradale tale da evitare eventualità di scontri, che possano lasciare uno sgradito ricordo ».

L'egregio nostro Capo Console comm. Massone (e ci piace di ricordarne qui ai Soci le grandi benemerenze per la collaborazione continua e preziosa che egli presta in mille occasioni al nostro Sodalizio) ha dato pure il suo vivo e prezioso interessamento alla questione.

Egli, dopo averci assicurato che quale Assessore del Comune di Genova ha già fatto oggetto di discussione in Giunta l'argomento delle multe, soggiunge: « I reclami però degli automobilisti devono essere esaminati *cum grano salis*. Bisogna che coloro che provengono da città di pianura, dalla provincia, ove le strade sono larghe e rettilinee, si immedesimino delle esigenze della viabilità di Genova, che ha strade tortuose e strette. A costoro, abituati a procedere a velocità considerevoli, par sempre di andare adagio, anche quando procedono veloci e molto raramente tengono conto dei cartelli posti in città che invitano gli automobilisti a procedere con una velocità *non superiore ai 10 chilometri*. La stampa locale, che oggi pubblica l'articolo delle *Vie d'Italia*, ogni qualvolta succede una disgrazia, un investimento, si scaglia contro l'amministrazione comunale, che a suo modo di vedere tollera che gli automobilisti vadano troppo veloci, ed in questo senso le interpellanze in Consiglio sono frequenti.

« In ogni modo l'amministrazione richiamerà i propri agenti all'osservanza dei regolamenti e della legge, raccomandando loro di constatare, quando possibile, le contravvenzioni, fermando gli automobilisti ».

Nel rispondere a queste Autorità, che con tanta benevolenza hanno preso in considerazione l'azione svolta dal Touring, abbiamo fatto osservare che noi non invochiamo alcun trattamento di favore per gli automobilisti che transitano per Genova, ma chiediamo soltanto che la legge venga applicata equamente e che si ammetta quella sollecitudine di traffico che è necessaria per una grande città. Il Touring chiede che gli automobilisti non vengano, per principio, ritenuti dei cittadini che non rispettano alcuna norma. Non è giusto che si estendano ala massa le misure provocate dall'imprudenza pericolosa di qualche scapestrato. Persone di questo genere si vedono alla guida di qualunque veicolo ed è giusto che siano punite severamente, ma rappresentano l'eccezione.

Non si può far a meno di rilevare il modo singolare di procedere di quei vigili i quali,

La THE COVENTRY CHAIN CO. LTD. di
COVENTRY INGHILTERRA

ricorda che

LA GRAN MARCA

FRERA

"LA MAGGIOR CASA ITALIANA DI MOTOCICLI„

ha definitivamente adottate le

CATENE "THE COVENTRY"

che tanto contribuirono

ALLE SUE VITTORIE DEL 1923:

vittorie che culminarono recentemente
nelle Gare del

RAID NORD-SUD MILANO-NAPOLI

Km. 900 - La più Grande Prova d'Europa
d'importanza internazionale

per la partecipazione delle maggiori Marche Mondiali

e

CIRCUITO DEL TIGULLIO (Riviera Ligure)

THE COVENTRY CHAIN CO. LTD.
COVENTRY INGHILTERRA

essendo fuori dal percorso dell'auto, per lo meno dall'altro lato di una strada con intensa circolazione, credono di poter invocare costantemente la materiale impossibilità di intimare il fermo al conducente. Prima di tutto viene spontaneo di chiedere come possono leggere il numero dell'auto, che è in basso, quando vi sono di mezzo tanti veicoli che impediscono ai vigili di attraversare. In secondo luogo, sapendo che la strada non è deserta, i vigili potrebbero distribuirsi il lavoro e collocarsi dalle due parti della strada a sorvegliare ciascuno una colonna di veicoli e almeno procedere regolarmente nell'intimare le contravvenzioni.

Abbiamo pure aggiunto che non è giusto di mettere in contravvenzione gli automobilisti che non sono di Genova perchè non osservano disposizioni di carattere straordinario emanate dalle Autorità Comunali, disposizioni che non sono sempre comunicate al pubblico, come dovrebbero esserlo, con appositi cartelli indicatori.

I veri e propri abusi degli automobilisti debbono dunque essere repressi energicamente, ma la situazione non deve essere quella che « un assiduo » prospetta sul giornale « Il Cittadino » di Genova, nel numero del 21 aprile in cui è detto che « i verbali di contravvenzione si elevano il più delle volte a volontà della guardia che li stende senza intermediari, ossia senza l'intervento o firma del contravventore, ciò che costituisce elemento essenziale alla serietà del verbale stesso ».

E lo stesso « assiduo » soggiunge : « Io, nella mia professione di medico, uso l'automobile non per sport o per svago; ma soprattutto per poter prestare l'opera mia a qualche sofferente : di più mi sono visto recapitare dei verbali di contravvenzione, senza nemmeno potermi rendere conto se sono passato per tale o tal'altra via. Altra volta per un guasto intervenuto nel funzionamento della luce, essendosi spento il fanalino, mi sono visto arrivare tre contravvenzioni, date nella stessa strada da tre agenti diversi, naturalmente a mia insaputa, e così ho avuto io solo tre pene per lo stesso — se così può essere chiamato — reato ».

Per finire, aggiungeremo che ci sono pervenute altre numerose denuncie con le solite motivazioni. Inutile quindi per ora citarle singolarmente. Scegliamo però quella più caratteristica capitata ad un automobilista veramente sfortunato.

È il nostro Socio, signor Carlo Saporiti, al quale venne elevata contravvenzione per eccessiva velocità per aver tentato di sorpassare una vettura a cavalli lungo la Via XX Settembre. La contravvenzione gli venne regolarmente notificata a mezzo della Prefettura di Milano col solito invito ad un'oblazione di L. 30,10 per evitare il giudizio. Per non aver noie nel giorno stesso in cui ricevette la notifica della contravvenzione, egli trasmise domanda di oblazione in piego raccomandato, accompagnandola con vaglia intestato al Demanio di Genova, direttamente alla Prefettura di Genova.

Questo avveniva nel giugno dello scorso anno, mentre la contravvenzione era stata elevata il giorno 31 maggio. Senonchè in questi giorni gli venne notificata una sentenza in data 6 dicembre del Pretore di Genova, dalla quale risulta che per la stessa contravvenzione è tenuto a pagare l'importo di L. 50 oltre le spese. Si capisce che la sentenza è stata emessa senza tener conto dell'oblazione fatta immediatamente al ricevimento della notifica della contravvenzione.

Parafanghi e paraspruzzi.

I parafanghi normalmente in uso sulle vetture a cavalli e a motore sono destinati a protezione più delle persone trasportate che dei passanti. Sulle strade bagnate o fangose quelle che più disturbano i pedoni sono le proiezioni d'acqua o di melma laterali alle ruote.

La maggior ampiezza dei cerchioni, pur monuti di pneumatici, e la maggior velocità hanno reso più grave il lamentato inconveniente nelle automobili : e il problema pertanto è stato da tempo posto e studiato da quanti hanno a cuore l'incremento dell'automobilismo non meno che il rispetto e la proprietà di coloro che vanno a piedi.

Un concorso, bandito su tale tema dal Touring Club Italiano, è stato or non è molto chiuso con l'assegnazione di premi d'incoraggiamento : e altri concorsi analoghi si annunciano in Italia e all'estero. Ne è attualmente aperto uno presso l'Automobile Club di Torino.

Molte amministrazioni comunali — non avendo fondi sufficienti per provvedere immediatamente all'altro lato del problema che è quello di migliorare e mantenere in buone condizioni la pavimentazione delle strade urbane — si volgono alla ricerca di apparecchi paraspruzzi. Il Comune di Milano, nel suo ultimo regolamento per le auto-pubbliche, prescrive che « le ruote dovranno essere munite di paraschizzi secondo il tipo che verrà adottato ».

Non ci consta che alcun tipo sia stato ancora definitivamente prescelto. Circolano per le vie di Milano modelli di prova, che suscitano la più viva curiosità. Anche gli inventori, che si erano fermati allo studio teorico dei loro trovati, tentano ora gli esperimenti pratici.

Diamo notizia di due apparecchi che, nel punto essenziale, non differiscono molto tra di loro e che richiamano il principio segnalato come degno d'incoraggiamento nel concorso del T. C. I.

Il paraspruzzi (riprodotto a fig. 2) si compone di due parti : la prima è una lamiera, che può essere di varia forma, applicabile al mozzo delle ruote mediante un congegno a sfere, senz'alcuna vite. L'orlo inferiore di questa lamiera dista dal suolo circa 25 cm. : dall'orlo pende una cortina metallica che

Automobili di Gran Lusso

"MERCEDES"

della

Daimler Motoren Gesellschaft

Rappresentante Generale

Carlo Saporiti - Milano

Corso Sempione, 7

Montate

PNEUMATICI

DUNLOP CORD

AUTO - MOTO - CICLO

e sarete soddisfatti

SOCIETÀ ITALIANA **DUNLOP** INDUSTRIA GOMMA

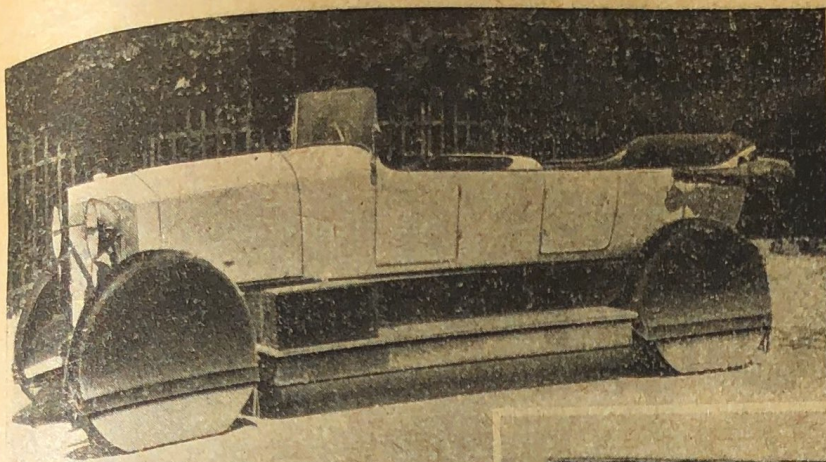
DIREZIONE GENERALE

MILANO (19) - Via G. Sirtori, 1 A

FILIALE

ROMA (21). . - Viale Castro Pretorio, 116

FIG. I.

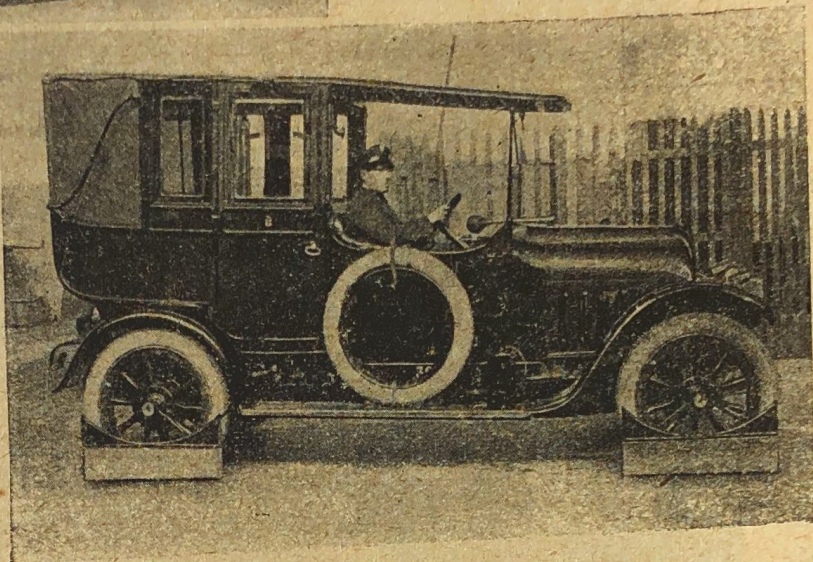
FIG. 2.

giunge sin quasi a strisciare sul suolo. Questa seconda parte, composta di un gran numero di anelli di similoro, concatenati e chiusi insieme con saldatura autogena, è flessibilissima, come una maglia: impedisce gli spruzzi di fianco e nello stesso tempo non trattiene il fango perchè le vibrazioni continue del tessuto metallico fanno subito cadere quello che vi schizza contro.

L'altro paraspruzzo è apparentemente più complicato, ma esso mira a impedire anche le proiezioni laterali interne e a salvaguardare pertanto dal fango anche i meccanismi inferiori dell'automobile. I parafanghi usuali sono fissati alla carrozzeria: questi nuovi, formati da una vera guaina di lamiera, sono applicati sopra le ruote stesse e fissati ai rispettivi assali. Le ruote rimangono come incappucciate, sia all'interno che all'esterno.

La parte esterna è amovibile per permettere ispezioni, riparazioni, cambi dei pneumatici. Anche qui la lamiera giunge sino a circa 25 cm. dal suolo: l'ulteriore riparo è costituito, sia all'esterno che all'interno, da strisce di tela gommata, non rigide e indeformabili, che impediscono gli spruzzi, lasciando passare senza difficoltà i sassi e seguono, sempre alla stessa altezza, i cerchioni nella loro corsa sulle inuguaglianze del terreno.

L'inventore sostiene che le ruote a raggi funzionano quasi da ventilatore entro la guaina e si ha così una notevole diminuzione di riscaldamento delle gomme. E certamente la mancanza dei parafanghi fissi anteriori facilita di molto la precisione di guida della vettura.

L'ostacolo maggiore che incontrano però queste innovazioni è di carattere estetico. Nel secondo dei tipi illustrati ogni movimento rotatorio rimane nascosto: la macchina in movimento sembra strisciare sul suolo. Ricordiamo che, con analoga antipatia, erano state accolte al loro primo apparire le ruote a disco. Anche l'occhio a poco a poco si appaga, quando un apparecchio risulta veramente utile agli scopi per cui fu creato.

E noi ci auguriamo che questi o altri apparecchi escano vittoriosamente dalla prova del.. fango.

20.000 lire di premio

Chiedete il bando del CONCORSO BRIOSCHI per un

Manuale per l'Educazione della Volontà

inviando alla Direzione del T. C. I. - Corso Italia, 10 - Milano [5] - biglietto da visita o cartolina con la scritta B. C. B. e L. 0.50 in francobolli.

Per la costruzione di nuovi alberghi in Italia.

A MILANO. — L'iniziativa patrocinata con tanto fervore dal Touring e di cui ebbe ripetutamente ad occuparsi con grande cortesia e con vivo interessamento anche la stampa cittadina — e ad essa porgiamo qui il nostro ringraziamento — è entrata nella fase di pratica attuazione. Il cómpito non è semplice perchè si tratta di raccogliere una cifra cospicua, ma la fede dei promotori è grande,

almeno quanta la necessità di nuovi alberghi a Milano.

Il comm. rag. Enea Pressi — professionista stimatissimo, ex-Assessore alle Finanze del Comune di Milano — si è assunto autorevolmente il compito di condurre in porto l'impresa e ad essa egli dedica intensamente la sua preziosa attività. Ci riserviamo di ritornare estesamente sull'argomento in uno dei prossimi numeri: intanto coloro che si interessano dell'iniziativa e desiderassero maggiori schiarimenti, possono rivolgersi allo Studio del predetto comm. Enea Pressi — via Principe Umberto, 19.

A Bari. — Un egregio nostro Socio ci scrive che a Bari, città di 145.000 abitanti ed in pieno sviluppo, vi è il fermo proposito di porre rimedio alla disagevole situazione alberghiera locale. Egli è proprietario di un terreno di 2000 metri, in uno dei più bei punti della nuovissima Bari, a pochi passi dalla Posta e dal Petruzzelli e vicinissimo pure alla futura costruzione della Banca d'Italia. È disposto a costruire coi suoi mezzi un albergo di notevole capacità. Solo chiede di stabilire in precedenza la gestione con conduttore serio, che dovrebbe provvedere all'arredamento delle stanze e di quant'altro occorre all'esercizio dell'albergo.

A Castellammare Adriatico. — Ecco quanto ci scrive un nostro corrispondente da quella città:

« Vi trasmetto le notizie che seguono, relativamente ad un progetto di albergo per Castellammare Adriatico, perchè, come mi fu gentilmente offerto, possiate farne cenno nel prossimo numero della *Rivista*, allo scopo di cercare qualche seria azienda alberghiera che voglia interessarsene.

« È un fabbricato a tre piani, di circa cento locali, progettato per conto di un ricco proprietario del luogo, in prossimità della stazione ferroviaria, che può adibirsi tanto per albergo, quanto per alloggi privati. Prima di iniziarne la costruzione ed accentuarne le caratteristiche per l'una, piuttosto che per l'altra destinazione, si vuol cercare se vi sia qualche importante Ditta Alberghiera, la quale, interessandosi dello sviluppo rigoglioso che ha già conseguito, e conseguirà sempre più in avvenire, quella cittadina, in unione con l'attigua Pescara, come stazione balneare e come centro commerciale e industriale della regione abruzzese, sia disposta ad impegnare subito tutto o parte del fabbricato, per impiantarvi un albergo razionale, versandone in anticipo la pigione per i primi quattro o cinque anni.

« Castellammare Adriatico che ha avuto le note simpatiche manifestazioni della scorsa estate e va assumendo un'importanza sempre maggiore nel movimento dei forestieri, sente il bisogno di un albergo ben condotto e capace, non soltanto per la stagione della bagnatura, ma per l'intero corso dell'anno, essendo i pochi piccoli alberghi ora esistenti affatto insufficienti. Una Ditta specializzata che, profittando di questa occasione, vi si impiantasse, con un fabbricato appositamente costruito per albergo ed in ottima posizione, vi farebbe certamente fortuna ».

A Grado. — Per quanto la spiaggia di quella importante stazione balneare non sia ancora molto frequentata dagli italiani, è a tutti noto che essa ha uno sviluppo magnifico ed è assai ricca di impianti alberghieri. Poichè la sua clientela era costituita soprattutto dalle popolazioni del nord, dopo l'armistizio ebbe qualche momento di crisi. Ma ora la frequentazione ha ripreso attivamente e vi è già chi pensa a costruire altri alberghi.

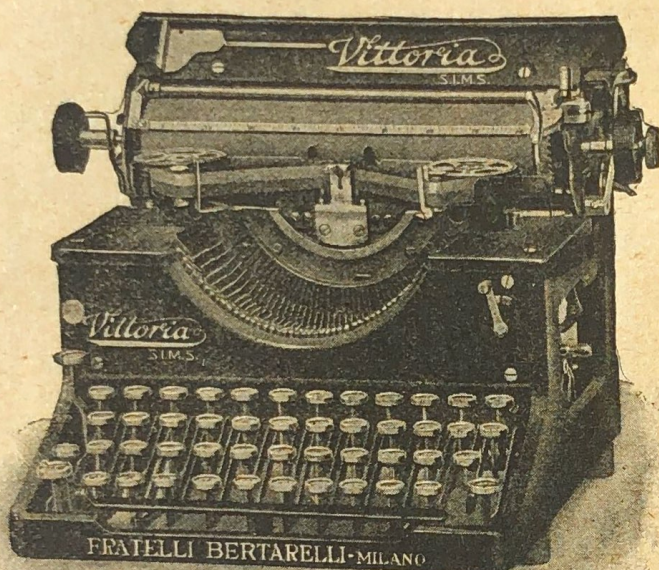
Ci scrive un nostro Socio:

« Sono comproprietario lungo la rinomata e ben frequentata spiaggia di Grado, d'un possesso che si presterebbe ottimamente per la costruzione di un grande albergo di lusso con annesso parco, di cui ora difetta il luogo di cura.

« La proprietà, un complesso di circa 44 ettari di area, è costituita da circa 10 ettari di terreno prativo, e di circa 34 ettari di fondo vallivo con prevalenza però a tratti a prati. La località è distante 1 km. circa dal centro di Grado, di cui è ben nota l'importanza come luogo di cura balneare, frequentata ora oltre che dalla numerosa clientela proveniente dagli stati successori dell'impero austro-ungarico, da un cospicuo numero di ospiti delle nostre provincie. Dal luogo si gode una bellissima vista sul vasto cerchio alpino dalle Dolomiti al Monte Maggiore d'Istria, sul Carso, sul golfo di Trieste. La spiaggia di Grado, stendentesi per oltre 12 km. verso la foce dell'Isonzo, è una delle più belle d'Italia: certo è tale da destare invidia alle più celebrate stazioni balneari, sia per la purezza dell'acqua, sia per la finezza della sabbia, sia per il dolcissimo e lungo pendio.

« Alla vigilia della guerra una società estera aveva trattato l'acquisto di questo terreno, volendo metterlo in altissimo valore: ma la guerra arrestando ogni iniziativa fece andare a vuoto l'affare. Dato però ora il rapido rifiorire della stazione balneare di Grado — ha già raggiunto la frequenza degli ospiti dell'anteguerra — ritengo ottima cosa interessare il capitale nostrano perchè concorra a rendere più delizioso questo ameno soggiorno: chè del resto, sono sicuro, i capitali investiti darebbero ottimo frutto ».

Come già è stato ripetutamente accennato nei numeri precedenti della *Rivista*, il Touring sarà lieto di essere tramite disinteressato fra promotori di costruzioni alberghiere e coloro che ad esse credessero di interessarsi.

Vittoria
S.I.M.S.

LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

DITTA FRATELLI BERTARELLI
MILANO
VIA BROLETTO, 13

FIERA DI MILANO - 12-27 Aprile 1924
Gruppo XII — Stand N. 972

POSATE e VASELLAME di
ALPACCA brunita ed ARGENTATA

3000 operai — 4000 HP

Forniture complete per Alberghi, Ristoranti, Caffè, Bars
Forniture rapide dal Deposito in Italia

MODELLI MODERNI PER FAMIGLIA
In vendita nei migliori negozi del genere

ARGENTERIE WELLNER - P. di L. MOCHI
FIRENZE (12) - Piazza Indipendenza, 1-A

Industrie Chimiche Dr. G. NADALINI
Via Poggio Bracciolini, 6 – FIRENZE – Telefono 933

Ancora la questione della mancia.

La Sez. di Roma dell'A.I.A. ha diffidato giudizialmente *Le Vie d'Italia* di pubblicare integralmente l'o. d. g. che già apparve riassunto nel nostro fascicolo del febbraio scorso, pag. 216, perchè « mutilato ad arte e a ragione veduta da chi ha redatto l'articolo, è stato riportato in modo da travisarne lo spirito e soprattutto lo scopo ».

Noi non crediamo affatto di essere tenuti a tale pubblicazione perchè il nostro riassunto (dato come tale e non come riproduzione testuale dell'o. d. g.) rispecchia perfettamente il testo.

Ma ci piace di sottoporre ai lettori il confronto fra la nostra oggettività e l'iroso apprezzamento degli albergatori in discorso.

(Omissis, v. *Vie d'Italia*, pag. 216).

Il riassunto de *Le Vie d'Italia* è così concepito:

« ... *In questo ordine del giorno dopo aver constatato che il personale d'albergo, a tutto dispregio dell'invocata dignità, ha sempre continuato ad accettare la mancia; che ogni più severa sanzione non è valsa e mai potrà valere ad estirpare una consuetudine di secoli e di ogni dove, quale è quella della mancia; che l'applicazione del diritto fisso ha prodotto una pericolosa degenerazione del lavoro dell'albergo e che talvolta, anzi molto sovente, provoca un vero e proprio ostruzionismo e disservizio ad arte attuato colla finalità di ottenere la mancia oltre la percentuale di diritto; invoca l'interessamento dei superiori organi del Sindacalismo fascista per emanare quei provvedimenti atti a risolvere lo spinoso problema e porre definitivamente termine ad uno stato di cose altamente deleterio al buon nome del Paese e all'industria alberghiera* ».

L'o. d. g. testuale, di cui si richiede la pubblicazione, è questo:

« *L'assemblea del Sindacato Nazionale Albergatori, zona di Roma, in merito al vigente sistema della « percentuale in sostituzione della mancia »*

constata:

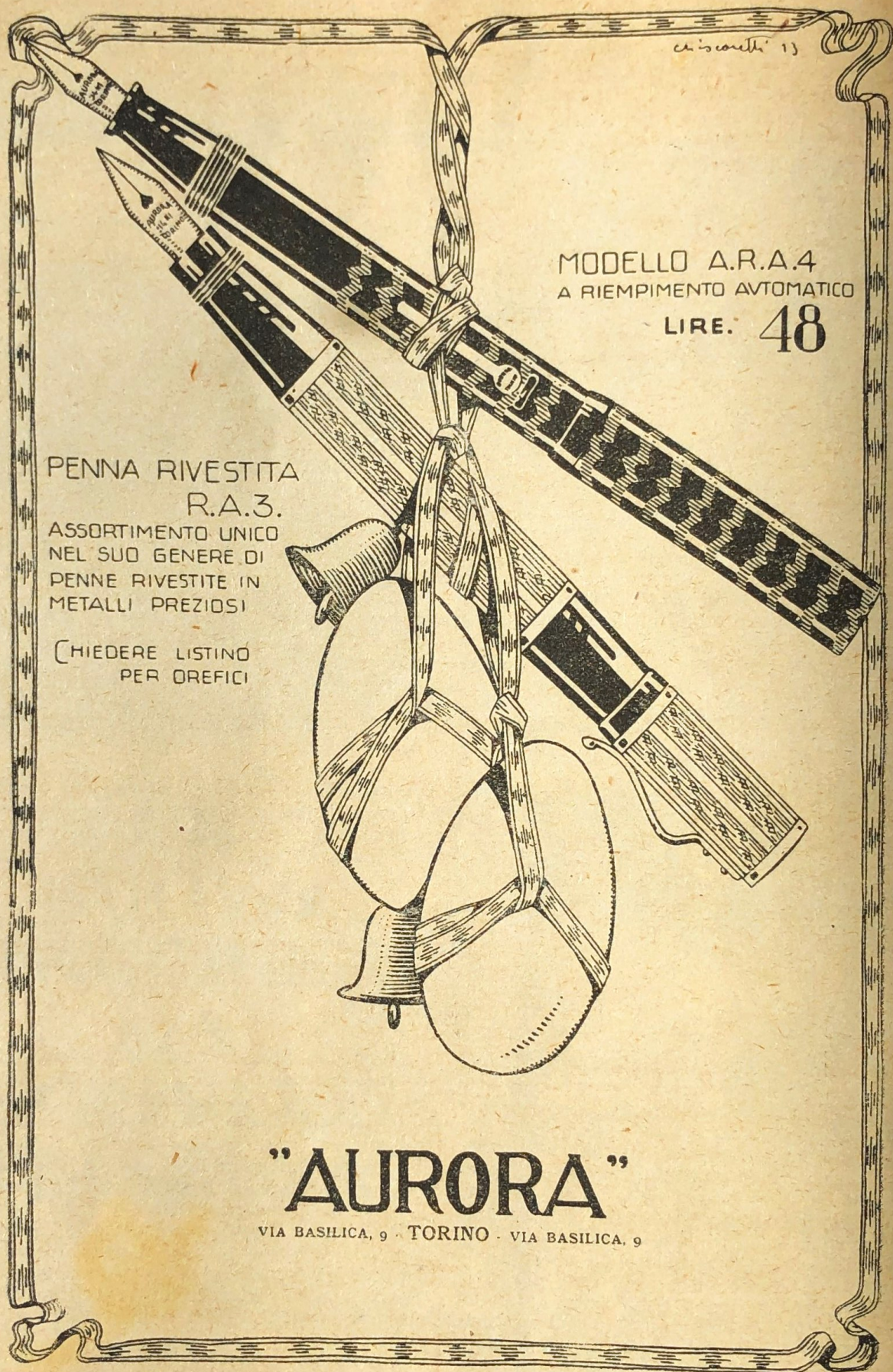
che circa tre anni di esperimentata applicazione del diritto fisso in sostituzione della mancia, hanno esaurientemente dimostrato che il personale d'albergo a tutto dispregio dell'invocata dignità ha sempre continuato ad accettare la mancia;

che ogni più severa sanzione — nella pratica inapplicabile — non è valsa e mai potrà valere ad estirpare una consuetudine di secoli e d'ogni dove qual è quella della mancia, ognora e ovunque intesa quale compenso e premio — certo non umiliante — per un servizio volonterosamente esplicato;

che il sistema del « Diritto fisso in sostituzione della mancia » vige solamente in Italia ove convengono viaggiatori di tutto il mondo abituati a dare ovunque la mancia;

che l'applicazione del « diritto fisso », sopprimendo quello stimolo a ben servire che la mancia incoraggiava, ha prodotto una pericolosa degenerazione del lavoro dell'albergo e conseguentemente del lavoratore e che talvolta — anzi molto sovente — provoca un vero e proprio ostruzionismo e disservizio ad arte attuato colla finalità di ottenere la mancia oltre la percentuale di diritto;

manifesta

il proprio convincimento che l'auspicato ritorno del perfetto servizio d'albergo non si possa ottenere attraverso il vigente sistema della percentuale in sostituzione della mancia, sino a quando il personale non sarà capace di rinunciare completamente alla mancia;

invoca

l'interessamento dei superiori organi del Sindacalismo fascista, per emanare quei provvedimenti atti a risolvere quello spinoso problema e porre definitivamente termine ad uno stato di cose altamente deleterio al buon nome del Paese e dell'industria alberghiera ».

Dov'è la pretesa mutilazione ad arte per travisare lo spirito dell'o. d. g. e il suo scopo? Parole grosse, che fanno sorridere per la loro infondatezza.

Un o. d. g. il quale afferma che « circa tre anni di esperimentata applicazione del diritto fisso in sostituzione della mancia hanno esaurientemente dimostrato che il personale d'albergo a tutto dispregio dell'invocata dignità ha sempre continuato ad accettare la mancia » e poi ribadisce « che ogni più severa sanzione non è valsa e mai potrà valere ad estirpare una consuetudine di secoli e d'ogni dove qual è quella della mancia » dice molto chiaramente, a modesto avviso nostro, che — secondo coloro che hanno votato l'o. d. g. — l'esperimento è pienamente fallito e che la cancrena ha continuato.

Se « ogni più severa sanzione non è valsa e mai potrà valere ad estirpare una consuetudine di secoli » è affar finito, pare. Almeno se le parole italiane hanno un significato.

La mancia dunque non si è estirpata e non si estirperà *mai*. Peggio ancora: il diritto fisso « sopprimendo quello stimolo a ben servire, che la mancia incoraggiava, ha prodotto una pericolosa degenerazione del lavoro dell'albergo e conseguentemente del lavoratore che talvolta — anzi molto sovente — provoca un vero e proprio ostruzionismo e disservizio, ad arte attuato colla finalità di ottenere la mancia oltre la percentuale di diritto ».

Ripetiamo: è affare finito! Secondo un certo numero di albergatori romani i camerieri sono proprio dei lavoratori pessimi e sleali se « talvolta — anzi molto sovente — » fanno un « vero e proprio ostruzionismo e disservi-

MODELLO A.R.A.4
A RIEMPIMENTO AVTOMATICO
LIRE. 48
PENNA RIVESTITA
R.A.3.
ASSORTIMENTO UNICO
NEL SUO GENERE DI
PENNE RIVESTITE IN
METALLI PREZIOSI
CHIEDERE LISTINO
PER OREFICI
"AURORA"
VIA BASILICA, 9 · TORINO · VIA BASILICA, 9

zio ad arte » per avere mance e percentuali. E non si tratta punto di casi isolati: questa sgradevole situazione ha raggiunto un grado « altamente deleterio al buon nome del Paese e dell'industria alberghiera ».

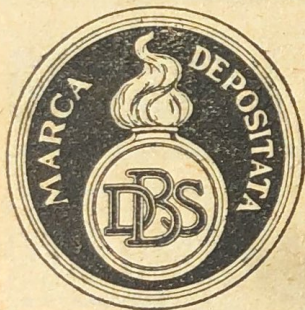
Non sappiamo che cosa penseranno i lavoratori della mensa accusati di così amabile contegno. Per nostro conto viaggiamo molto l'Italia (andiamo anche a Roma), siamo in rapporto con innumerevoli turisti ma non abbiamo avvertito che accada effettivamente questo duplicato di richieste così « deleterio al buon nome del Paese » (!).

Anzi, generale è la soddisfazione dei viaggiatori di non avere da congedare, in partenza, il corteo di portieri, camerieri, cameriere, facchini, ecc. Si odono lamentele ma non sul metodo, bensì sulla misura, specialmente negli alberghi più o meno di rango. Perchè pagare il 10 o il 12 % su una camera da 20 lire è equo e piace, ma il 17 o il 20 % su una camera da 50 o più appare enorme. E dove la camera è cara, il resto è in proporzione. Ma ancora, anche in questi casi, il diritto fisso è minor spogliazione della mancia e, se non altro, vi è di esso un riparto che fu discusso fra gli interessati e perciò si può ammettere sia abbastanza ben proporzionato (1).

Cosicchè, dopo la mancia che non si estirperà mai (questo è assoluto) e il diritto fisso che produce il disservizio e altre marachelle (al dire di alcuni albergatori di Roma che asseverano di parlare per tutti) la soluzione che quei signori hanno in mente appare chiara.

Forse che ne può escogitare una diversa « l'interessamento » invocato nell'ultimo comma dell'o. d. g.? Dopo che gli interessati diretti, cioè gli albergatori (quelli di Roma, si intende, e, crediamo, non tutti), hanno sentenziato che la mancia fu « ognora e ovunque intesa quale compenso e premio, certo non umiliante per un servizio volonterosamente esplicato », vi può essere dubbio sulle loro intenzioni?

Può darsi che dei nababbi o dei pescicani

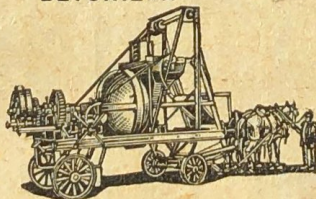
(1) Il problema della abolizione della mancia, si ricollega praticamente con quello dell'educazione del personale. Sotto questo aspetto il Touring, al solito, non ha fatto degli o. d. g., ma crede di essersi guadagnato un po' di diritto non diciamo alla riconoscenza, che non si deve mai cercare, ma alla considerazione degli albergatori seri. Di chi la prima scuola per addetti di albergo? Di chi le prime pubblicazioni per il miglioramento alberghiero? Di chi quel Manuale Alberghiero che corre ora tutta Italia in migliaia di copie e continua a diffondersi specialmente in mano del personale d'albergo? L'unica sezione dell'A.I.A. che abbia effettivamente aiutata la diffusione in modo sensibile è quella di Milano. È colla forza del Touring, non con quella dell'A.I.A. che l'influenza benefica del nostro Manuale continua ad estendersi. E nel Manuale fu magistralmente, da un competentissimo, trattato quanto ha valore pratico non soltanto, ma anche educativo per il personale.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

DAVEY - BICKFORD - SMITH

MILANO - VIA BIGLI, 21 - TELEFONO 51-74 - **MILANO**
STABILIMENTI: **TAINO - ANGERA** (PROV. DI COMO)
TELEFONO: GALLARATE 40-09 B

ESPLOSIVI

MICCIE DI SICUREZZA | CAPSULE DETONANTI
MICCIA DETONANTE | INNESCHI ELETTRICI
ACCESSORI | RINFORZI

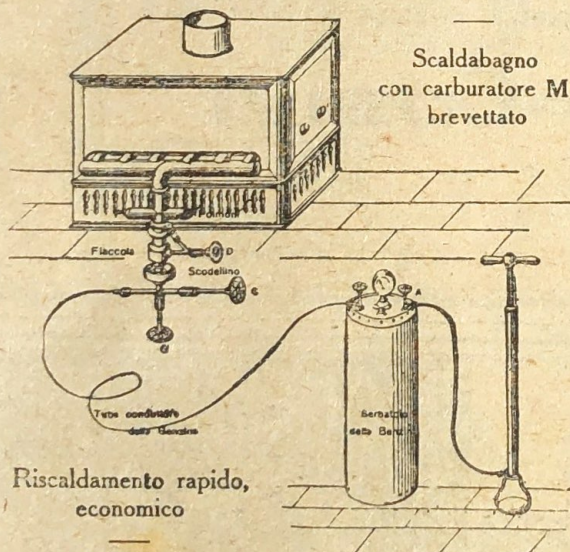
ESECUZIONE DI MINE SPECIALI - INFORMAZIONI TECNICHE

si divertano a dare la mancia in qualche caso particolare, ma una rosa non fa primavera. In tutt'Italia si viaggia contenti (salvo in certi casi per la misura) dell'abolizione della mancia in alberghi, ristoranti e caffè. Ma gli albergatori (dell'o. d. g.) pare desiderino il ripristino della mancia. Soltanto, l'« interessamento » invocato dovrebbe funzionare da zampino del gatto.

Da queste colonne che dànno talora tanto fastidio a chi è in colpa, ma che fanno anche tanto bene a chi lo merita, noi mandiamo in tutta Italia e, all'Estero, in tutto il mondo, colla potenza della nostra diffusione (1) e colla persuasività della nostra oggettività, la conferma che crediamo inopportuno che si abolisca il diritto fisso per ristabilire la mancia, e anche constatiamo che, salvo casi che devono rappresentare una eccezione limitatissima, non è vero affatto che la grandissima massa degli addetti d'albergo si comporti come nell'o. d g. degli albergatori della Sezione di Roma dell'A.I.A. viene asseverato.

Se ciò fosse vero, se dovessimo ad essi credere, i grandi alberghi di Roma — poichè l'A.I.A. raccoglie specialmente questo tipo di alberghi — sarebbero mal serviti assai. Dovrebbe esservi in essi per la « pericolosa degenerazione del lavoro dell'albergo e conseguentemente del lavoratore », « talvolta — anzi molto sovente — » « un vero e proprio ostruzionismo e disservizio ad arte attuato ».

No, questo non è proprio vero. Noi assicuriamo per scienza nostra e altrui che nei grandi alberghi di Roma si paga caro (oh! questo sì), ma almeno si è ben serviti.

Il commento che noi abbiamo fatto all'o. d. g. nelle *Vie d'Italia* del febbraio è questo: « ... se negli alberghi di Roma o in qualche albergo di quella città può essere accaduto che il personale chieda la mancia oltre il diritto fisso, questo stato di cose non va imputato alla maggiore o minore bontà del sistema, ma bensì alla maggiore o minore oculatezza del proprietario o direttore d'albergo, al sistema seguito nel trattamento del personale ed in genere nella condotta del proprio esercizio. In altre città, a partire da Milano, nessuna voce autorevole si è mai pronunciata contro un sistema il quale pertanto dovrebbe essere condannato in Italia solo perchè agli albergatori della capitale non torna gradito.

« La ragione di questo ostracismo romano? Non sapremmo trovarne altra se non quella che ci prospettava un nostro lettore, in uno sfogo contro certi albergatori, inviatoci qual-

(1) Per informazione: ci torna qui opportuno di avvertire che nel febbraio scorso avevamo avuto occasione di fare constatare la tiratura delle *Vie d'Italia* dal notaio dott. Pietro Allocchio. Il documento rilasciatoci constata che la tiratura verificata in tipografia era allora di 150.000 copie. Ma è un documento già ben arretrato: abbiamo continuato e continuiamo a fare circa 150-250 abbonamenti al giorno. Dove ci fermeremo?

LLOYD SABAUDO

Grandi Espressi a combustione liquida

CONTE ROSSO - CONTE VERDE

dall'ITALIA a NEW YORK in 9 giorni
dall'ITALIA al BRASILE in 11 giorni
dall'ITALIA al PLATA in giorni 13 ½

Linee regolari celeri e di lusso per le

AMERICHE

coi celeri transatlantici:

TOMASO DI SAVOIA
PRINCIPE DI UDINE
RE D'ITALIA
REGINA D'ITALIA

Servizi regolari di passeggieri e merci per

l'AUSTRALIA

con navi da carico a grande velocità e combustione a nafta

Direzione: GENOVA - Piazza della Meridiana

Agenzie in tutte le principali città

che tempo addietro. I prezzi sono così esageratamente alti che l'albergatore vuol far scomparire dal conto la percentuale spettante al personale nella tema che, alla vista di cifre tanto grosse, il cliente possa essere... colpito da sincope; il che non avverrebbe, secondo gli albergatori, se, al salasso principale — del conto propriamente detto — seguissero dei piccoli dissanguamenti successivi, rappresentati dalle mance richieste dalle varie categorie di personale.

« Questioni di psicologia, dunque; o, meglio, di anestesia: togliere la pelle senza dolore. Ma non si potrebbe, per evitare il lievissimo dolore della percentuale, cercare, senz'altro, di non togliere la pelle? ».

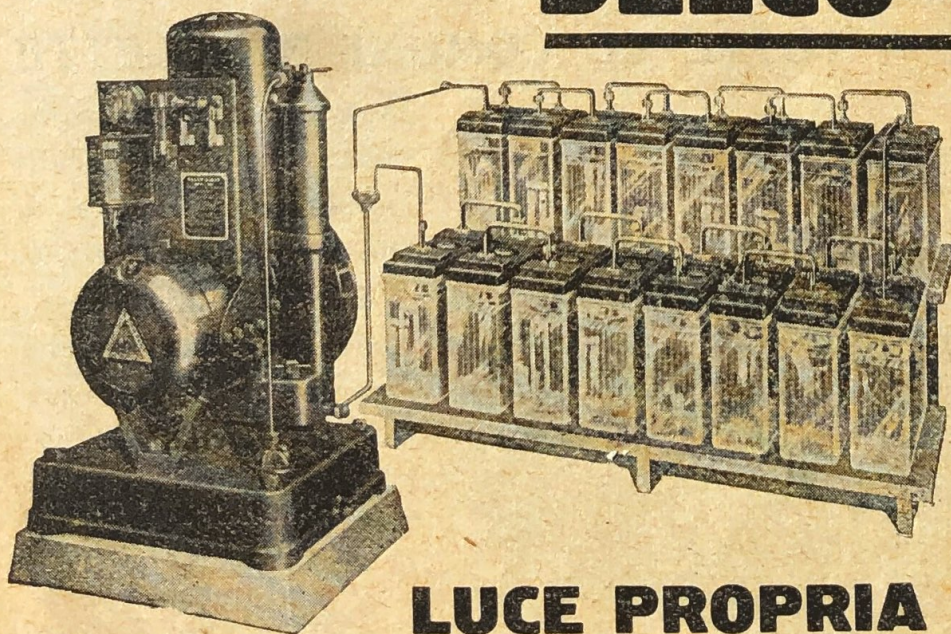
Questo è ancora il nostro pensiero.

***

Noi che scriviamo qui siamo sulla sponda turistica. Ma ecco il parere di un competente della sponda alberghiera: il cav. uff. Gallia, presidente della Sezione Regionale Lombarda della stessa A. I. A. Esso ci scrive:

« Credo opportuno, allo scopo di dimostrare com'io sia sempre stato fra i più forti sostenitori dell'abolizione della mancia, di unire una copia della *Rivista degli Alberghi* del 21 ottobre 1918, sulla quale appunto ebbi la occasione di intrattenermi intorno a tale questione. Poichè mi si chiede se ed a quali inconvenienti ha dato praticamente luogo negli Alberghi della Lombardia l'applicazione della percentuale di servizio in sostituzione della mancia, Le rispondo: inconvenienti gravi, nessuno. Anche di lievi, non ne potrei ricordare che uno solo e che non è certamente tale da condannare il sistema della percentuale. Il punto che viene maggiormente trattato dai pochi sostenitori della mancia è quello che la percentuale di servizio non abolisce totalmente la mancia. In pratica, infatti, malgrado l'Albergatore sia un fervente sostenitore dell'abolizione della mancia, egli non può tuttavia evitare che il cliente, il quale di sua spontanea volontà e guidato da falsi preconcetti, intende di farlo, abbia qualche volta a corrispondere la mancia.

« Per contro, moltissimi sono i vantaggi che porta con sè il sistema della percentuale. A parte quelli di carattere morale e sui quali non mi soffermo dato che sono a tutti ben noti, desidero invece ricordare il fatto che *la percentuale di servizio, interessando tutto il personale, contribuisce al buon funzionamento dell'Albergo: buon funzionamento di cui profitta, oltre l'Albergatore, anche ed in modo non meno sensibile, il cliente.*

«In pratica, le previsioni che ebbi occasione di esporre sulla *Rivista degli Alberghi,* si effettuarono completamente con piena soddisfazione dei clienti che non mancano di

Centinaia di ville, Alberghi, Fattorie, Cascine, Conventi, Case isolate dall'abitato ecc. esistono già in Italia illuminati col nostro sistema

LUCE PROPRIA
CON MEZZI PROPRI
là dove non esistono impianti elettrici pubblici.

Preventivi gratis a richiesta

"LA NORD-AMERICANA,,
MILANO – Via S. Andrea, 5

esprimere all'Albergatore la loro soddisfazione. Ricorderò, anzi, che *già prima di tale innovazione, era frequente il sistema usato dai clienti di versare al «bureau», all'atto della partenza, una determinata somma perchè fosse distribuita tra il personale,* togliendosi così la noia di distribuire le mance a quel personale a cui, per consuetudine, erano dovute.

« Pure tra i lavoratori d'Albergo il sistema delle percentuali è assai gradito in quanto, oltre a togliere ad essi l'umiliante necessità di stendere la mano per ricevere la regalia, dà loro un compenso direttamente proporzionale al lavoro svolto. — L'applicazione della percentuale di servizio ha certamente bisogno di essere perfezionata in quanto oggi è, in certe località, troppo elevata e viene divisa tra il personale in modo non molto equo (1).

« Il sistema è troppo recente perchè esso non abbia ad avere qualche errore di applicazione: la Sede Centrale dell'Associazione Italiana Albergatori sta però attualmente occupandosi in proposito così da regolare con unicità di criteri la sua applicazione.

« Occorre tuttavia, affinchè le nuove norme abbiano ad avere l'esito sperato, che i clienti evitino di dare la mancia e si attengano strettamente all'invito che viene a tale scopo loro rivolto dagli Albergatori a mezzo dei cartelli esposti nelle sale d'Albergo. Occorre infine una maggiore elevazione del personale d'albergo che dovrebbe avere la forza morale di saper rinunciare e respingere l'avvilente offerta della mancia. Aggiungo, per ultimo, di essere certo che *la mia contrarietà per la mancia viene condivisa da tutti indistintamente gli Albergatori della Sezione Lombarda dell'A. I. A. e che il sistema della percentuale, perfezionato e reso uniforme per tutta l'Italia, non potrà essere altrimenti sostituito. Tutti gli stranieri ci invidiano tale metodo e non credo dovremo essere proprio noi a voler rinunciare ad un simpatico motivo d'invidia per ritornare al servile sistema della mancia.* »

(1) Vedi al riguardo i dati raccolti e le proposte contenute a pag. 114 del *Manuale dell'Industria Alberghiera del T. C. I.* [Nota d. R.].

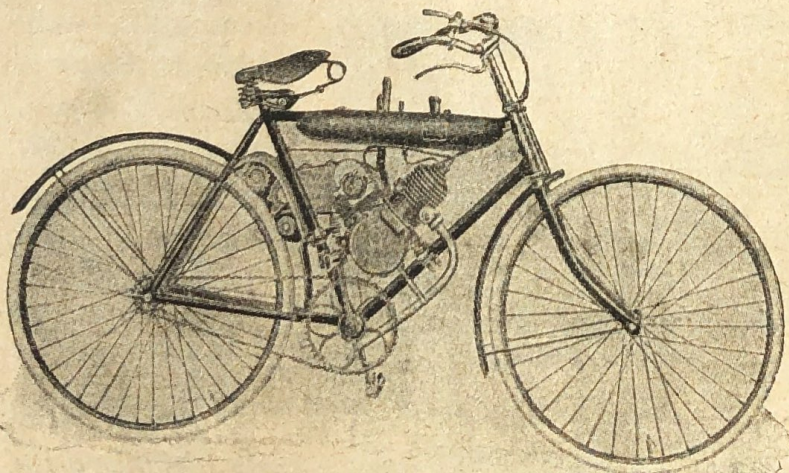
***

Se gli albergatori di Roma (almeno quelli che hanno votato l'o. d. g. di cui si discorre) si dichiarano impotenti a far lavorare onestamente — rispetto alle mance — i loro dipendenti (e ciò non appare per la generalità degli esercizi romani corrispondente allo stato di fatto) noi riteniamo che essi debbano provvedere dirigendo meglio il loro personale come si sa fare in tanti altri alberghi. Deprechiamo la possibilità del ritorno alla mancia, la quale fu sempre antipatica e soprattutto costosa e male distribuita.

Abbiamo tra le mani « Quindici giorni in

PARVUS

... ... L'insuperabile Motore Ausiliario

APPLICABILE A TUTTE LE COMUNI BICICLETTE

senza richiedere modifiche di sorta. - È eliminata ogni trasmissione a cinghia o a catena. - Supera salite di qualsiasi pendenza perchè munito di speciale cambio di velocità.

CATALOGHI e LISTINI ... dietro richiesta ...

Si fabbricano anche Biciclette a motore, tipo sport, con telaio speciale.

S. A. per la vendita dei Prodotti PARVUS MILANO - Via S. Margherita, 2

Londra alla fine del 1815 » (1). L'anonimo e spiritoso autore, partendo dal londinese *Albergo Imperiale di Pietroburgo*, scrive: « Non giova soggiungere che il cameriere che mi aveva servito venne a salutarmi nel momento della mia partenza; che la giovane che avea portato via uno dei miei guanciali il giovedì sera e che non era ritornata a portarlo il venerdì, venne anch'essa a farmi saluto, finalmente che un altro garzone... il quale era andato a cercare un *fiacre* pel mio diloggiamento e vi aveva portato i miei bagagli, venne ad aprirmi la portiera con una cert'aria che abbastanza si faceva intendere senza che aprisse bocca. Questi saluti, queste riverenze, queste officiosità mi costarono altri cinque scellini, dei quali l'ultimo ebbe la più debol parte ».

Oggi questa enumerazione andrebbe almeno quadruplicata. Ma essa era già sufficiente allora perchè, anche lamentando i prezzi, l'Anonimo concludesse:

« Finalmente, eccomi in carrozza, allontanandomi da quel maledetto albergo, e facendo voto di non riporvi più piede. Strada facendo (l'erudizione serve a qualche cosa), io pensavo a Catone maggiore. Tutte le volte che egli apriva bocca nel senato romano, qualunque fosse il soggetto di cui parlasse, terminava sempre con queste parole: « Tal è il mio parere! e si distrugga Cartagine ».

« Così anch'io, se qualcuno de' miei compatriotti, che abbia intenzione di andare a Londra, avrà la bontà di consultarmi su ciò che debba fare, su ciò che debba evitare, avrò molto piacere di comunicargli la poca esperienza che vi ho acquistata; ma finirò sempre col dirgli: « E non andate ad alloggiare all'*Albergo Imperiale di Pietroburgo* ».

La questione della soppressione della mancia è tutt'altro che secondaria nel movimento turistico. A noi piace trattarla sul serio. Ma giacchè gli albergatori di Roma (che hanno votato l'o. d. g.) ci hanno un po' fatto sorridere colle loro intimazioni, ci serve anche, parlando per una volta tanto scherzosamente qua sopra della mancia, di finire coll'epigrafe oraziana posta dall'Anonimo in fronte al libro citato: *Ridendo dicere verum*.

La Scuola pratica dell'albergatore di Bagni di Montecatini.

La Scuola pratica dell'albergatore di Bagni di Montecatini, l'unica fra le Scuole alberghiere d'Italia organizzata nella forma di Albergo-convitto, che permette agli allievi di seguire contemporaneamente le lezioni teoriche e la pratica dei principali servizi dell'Albergo, ha veduto quest'anno aumentare di una buona metà il numero dei propri allievi. Si sono avute infatti 18 iscrizioni delle quali

(1) Seconda edizione italiana riveduta dal traduttore, Milano, Batelli e Fanfani, 1819.

Scorrevolezza, velocità, efficienza

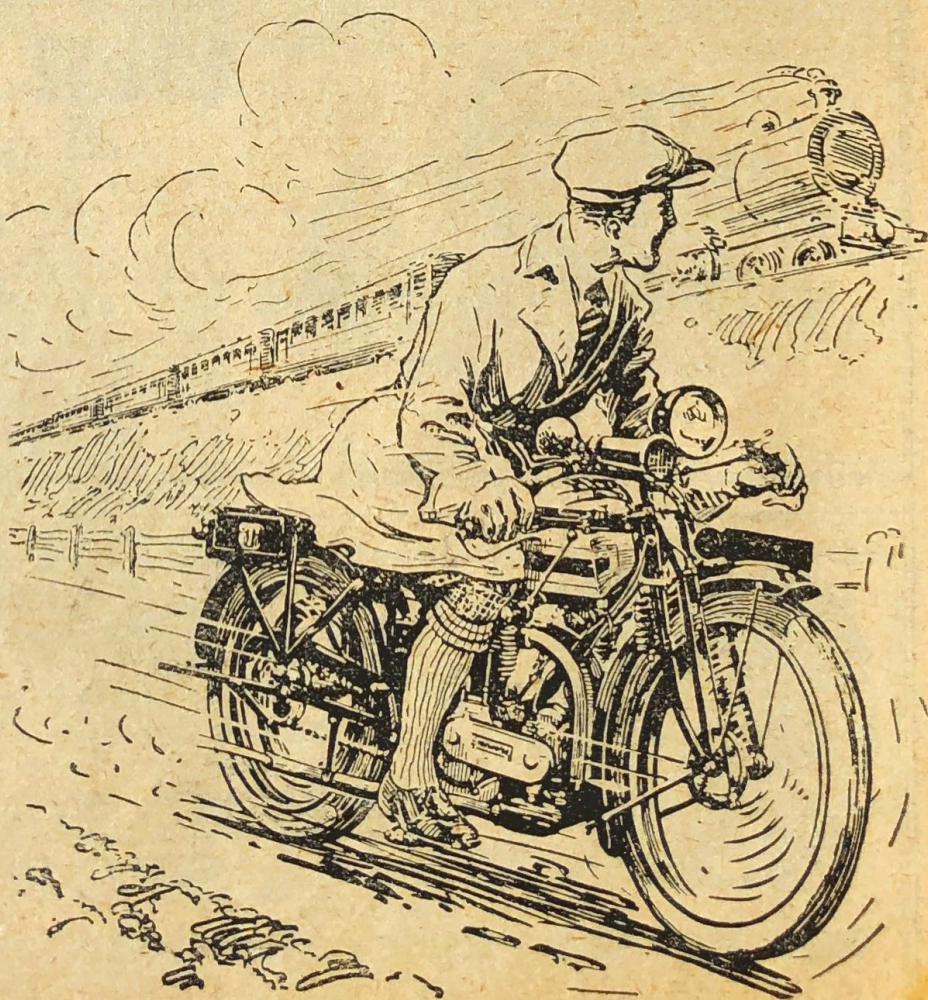
e immediata ripresa, sono al più alto grado le doti della **Triumph** inglese con motore a valvole in testa. È la vera macchina fascinatrice, ricchissima di ingegnose particolarità, protette da brevetti, ciascuna delle quali contribuisce a formare la perfezione meccanica e a concedere la completa soddisfazione che solo può dare allo sportsman un motore costante di altissimo rendimento.

Mettetevi in relazione con qualunque dei nostri Agenti per quanto vi possa occorrere.

CATALOGO ILLUSTRATO GRATIS

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd.

CONVENTRY (England)

AGENTI IN TUTTA ITALIA

molte di figli di Albergatori, provenienti da ogni regione d'Italia. La Scuola ha sede nell'Albergo Piccolo Torino, nel quale gli Allievi eseguiscono a turno la pratica dei servizi di sala, di cucina, di amministrazione e di economato e dispensa, alternati con le lezioni teoriche.

Gli alunni sono divisi in quattro squadre corrispondenti ai servizi sopraricordati. La contabilità della Scuola è identica a quella in uso nei grandi Alberghi. La Squadra di Amministrazione lavora alla tenuta dei libri contabili sotto la guida del Segretario d'Amministrazione della Scuola. La Squadra di sala accudisce al servizio di mensa, alle operazioni di pulizia, preparazione delle tavole, redige regolarmente i buoni che annota in seguito sul libro di sala e serve i compagni delle altre squadre. La squadra di cucina va al mercato col Capo cuoco per le provviste giornaliere, assiste poi alla preparazione ed alla confezione delle vivande, studia la compilazione delle liste, ecc. La squadra di economato e dispensa riceve e controlla le merci e le derrate e ne fa la distribuzione ai singoli reparti.

Tutte le squadre compiono un turno settimanale.

Grazie all'interessamento dell'ENIT la Scuola è stata dotata di un abbondante e vario materiale didattico. Il programma è stato utilmente e razionalmente modificato in modo che tutto fa sperare in risultati soddisfacenti.

Il Corso di abilitazione alla carriera alberghiera terminerà con i primi del prossimo maggio. Fra i giovani che verranno licenziati ve ne sono che conoscono le principali lingue estere. Alcuni di essi hanno desiderio di dedicarsi al servizio di segreteria o di controllo, alcuni a quello di sala, altri a quello di portineria. Gli Albergatori che avessero intenzione di valersi di questo personale veramente scelto e ben addestrato sono pregati di rivolgersi alla direzione della Scuola in Bagni di Montecatini, indicando il servizio per cui vorrebbero assumerli.

Dal 10 febbraio al 10 Marzo.

10 FEBBRAIO, *Torino.* — L'assemblea delle società affiliate alla Federazione Italiana Giuoco Calcio riafferma l'inviolabilità dello Statuto e nega la fiducia al Consiglio direttivo.

10 FEBBRAIO, *Milano.* — Girardengo vince sulla pista coperta del Palazzo dello Sport il Premio Bordino davanti a Egg e Eyckmans.

10 FEBBRAIO, *Roma.* — La Sezione Allievi Carabinieri

Cicli WILSON
di gran lusso

MATERIALE OTTIMO
LAVORAZIONE GARANTITA
FINITURA EXTRA

Chiedere cataloghi alla
S. A. Succ. DITTA MARQUART
MILANO (20) - Via Melzo N. 6

Ettore Moretti

MILANO - FORO BONAPARTE, 12

TENDE DA CAMPO E SPORTIVE

MATERIALI PER CAMPEGGIO - SACCHI ALPINI

ILLUSTRAZIONI A RICHIESTA

vince la grande gara di marcia a squadre, disputata da 56 Corpi militari.

15 FEBBRAIO, *Trieste.* — Lo schermidore Candido Sassone mantiene il titolo di Campione Italiano Professionisti (fioretto) battendo Gianese con 14 stoccate a 8.

17 FEBBRAIO, *Milano.* — Bruno Frattini è battuto dal pugilista inglese Ted Lewis al 17° round.

17 FEBBRAIO, *Gallarate.* — Il «cross» della Malpensa è vinto da Carlo Garavaglia (podisti) e Lauro Bordin (ciclisti).

19 FEBBRAIO, *Parigi.* — Ledoux batte Mascart ai punti, in 20 «rounds», nel match per il titolo di campione europeo di boxe (pesi piuma).

22 FEBBRAIO, *Milano.* — Il «match» tra i campioni dilettanti di boxe del Lazio e quelli della Lombardia, si conclude con la vittoria di questi ultimi (5 vittorie contro 3).

24 FEBBRAIO, *Cavaria.* — Carlo Martinenghi vince il «cross» dei Sette Campanili, davanti a Bertini e Roncari.

24 FEBBRAIO, *Torino.* — Il «cross» di Lucento è vinto da Angelo Dàvoli che precede Amerio, Robino, Speroni e Marenco.

24 FEBBRAIO, *Cesano Maderno.* — Ernesto Ambrosini precede di 5 metri Antenore Negri nel «cross» per la Coppa Folgore.

25 FEBBRAIO, *Piacenza.* — La Federazione Italiana di Canottaggio ha concesso alla Società Vittorino da Feltre il diploma di benemerenza di 1° grado — massima distinzione fra tutte le società italiane di canottieri — per l'attività sportiva svolta nel corso del 1923.

25 FEBBRAIO, *Buenos Aires.* — Il «boxeur» argentino Firpo mette k. o. Lodge al 5° round.

25 FEBBRAIO, *Miami.* — Weismüller stabilisce il nuovo record del mondo a nuoto sui 100 metri, in 57' 4/10.

25 FEBBRAIO, *Parigi.* — Aldo Nadi batte al fioretto (12 stoccate a 3) il campione dei maestri militari di Francia: Remay.

2 MARZO, *Stupinigi.* — Il campionato italiano di «cross-country» è vinto da Angelo Dàvoli, seguito da Amerio, Speroni, Rolino, Garavaglia e Negri. Nella classifica per squadre è in testa la Pro-Patria di Busto.

2 MARZO, *Milano.* — La prima grande prova ciclistica per dilettanti — la Coppa del Grande — è vinta da Secondo Sorgnani (100 km. in ore 3.28', alla media di km. 31,730).

2 MARZO, *Brescia.* — La stagione motociclistica s'inizia con la V Coppa d'Inverno, vinta da Enrico Peter (Sumbean) in ore 3.50'13" alla media di km. 62,546.

2 MARZO, *Helsingfors.* — I campionati mondiali di pattinaggio sono vinti da Tunberg (m. 500), Larsen (metri 500 e 5000) e Pietila (m. 10.000).

7 MARZO, *Buenos Aires.* — Erminio Spalla, campione assoluto d'Italia di boxe, è battuto per k. o. dall'argentino Angelo Firpo al 14° round, dopo aver gettato a terra l'avversario.

9 MARZO, *Milano.* — La squadra nazionale italiana di calcio e quella spagnuola fanno match pari (0-0).

9 MARZO, *Crescenzago.* — Donato Pavesi vince la gara di marcia precedendo Brunelli e Volpi.

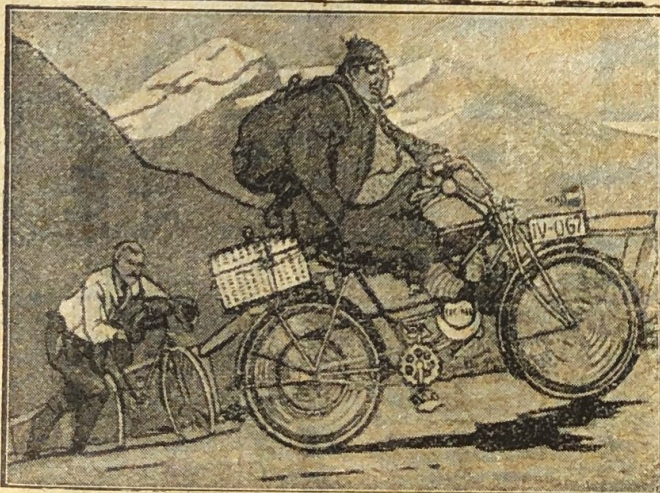
9 MARZO, *Monza.* — Il «cross» della Modoetia è vinto da Ernesto Ambrosini, davanti a Garavaglia, Lussana e Barcola.

Alcune notizie sull'aviazione civile inglese.

La tariffa di viaggio fra Londra e Parigi è stata recentemente ridotta da lire sterline 6 e scellini 6 a 4 sterline e scellini 10

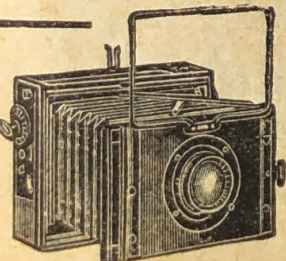
Col Carburatore **MEMINI** si ottengono i **migliori risultati col minor consumo**

Economia di benzina: dal 15 al 35 °/₀ circa - Non occorrono dispositivi speciali di correzione
Un solo diffusore — *Montaggio immediato su qualunque tipo di macchina* — **Un solo getto**

Fabbrica Carburatori MEMINI - MILANO — *Sede ed Amministrazione:* Corso Sempione N. 65
— *Agenzia di vendita:* Via Poliziano N. 2 - OFFICINA DI MONTAGGIO E PROVA —

MOTORI D. K. W.
per biciclette

PRATICI - ECONOMICI - SICURI
I MIGLIORI - I PIÙ CONOSCIUTI
5000 motori in circolazione in Italia
50.000 motori in circolazione in tutte le parti del mondo

Biciclette a motore complete

Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:
CAVANI BRUNO - BOLOGNA (30)
VIA S. STEFANO, 12

APPARECCHI FOTOGRAFICI *Contessa-Nettel*
con obbiettivi ZEISS
VENDITA PRESSO TUTTI GLI OTTICI E NEGOZIANTI DI MATERIALE FOTOGRAFICO
RAPPRESENTANTE E CONCESSIONARIO ESCLUSIVO PER L'ITALIA
ERMEN MAZZA - MILANO (36) - Via Villoresi, 15 B
LISTINO ILLUSTRATO FRANCO A RICHIESTA

sia per uniformarla alla tariffa francese di 300 franchi, sia per attirare un maggior numero di passeggieri.

Il traffico totale dei passeggeri dal 1° gennaio al 19 agosto ammontava a 11956, dei quali 9346 trasportati da compagnie inglesi.

Ultimamente il servizio Handley-Page tra Londra e Parigi è stato protratto sino a Zurigo, ottenendo così il vantaggio che partendo da Londra al mattino si può arrivare a Milano il mattino del giorno successivo.

Notizie sull'aviazione francese.

È interessante seguire lo svilupo dell'aviazione civile rispetto a quella militare. Nel 1919 gli aeroplani militari nelle esposizioni rappresentavano il 25 % e quelli commerciali il 12 %, nel 1923 era rispettivamente del 35 % e del 19 %; nel 1923 gli aeroplani militari figurano per il 43 e quelli commerciali per il 13,4 %.

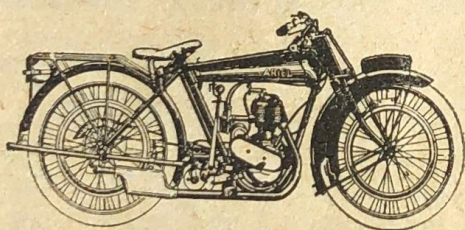
In Francia lo sviluppo dell'aeronautica è animato da numerosi premi stabiliti dal Governo, dai Comuni, da Società e da cittadini privati. Durante l'anno 1922 i soli premi in denaro arrivarono alla considerevole cifra di 4.262.000 franchi.

Per l'anno 1923 furono stanziati in bilancio 138.443.350 franchi, dei quali 41.422.000 per sussidi alle Compagnie esercenti linee commerciali, 3.000.000 per le compagnie che eserciscono le scuole piloti, 1.000.000 per la propaganda, 922.000 per premi agli apparecchi da turismo e 173.000 per sussidi alle scuole tecniche di aeronautica.

Per abbreviare il rullaggio nell'atterramento.

Hanno avuto luogo in Germania esperimenti su aeroplani muniti di piccoli battenti a cerniera, disposti nel piano superiore delle ali, che possono essere drizzati e rimessi nel piano dell'ala a volontà del pilota, per poter peggiorare il coefficiente di volo discendente ed aumentare la resistenza allo scopo di diminuire il percorso di volo librato. L'influenza di questa disposizione di freni è stata provata e si ottenne che con una incidenza di 12° il coefficiente di resistenza aumenta dal 67 % al 97 %, il coefficiente di spinta diminuisce tra il 18 % ed il 36 %.

Un calcolo fatto per il rullaggio d'un monoplano Fokker del peso di 2000 kg. e di una superficie alare di 42 mq., con una velocità normale di 22,6 metri al secondo, dava uno spazio di rullaggio normale di 234 metri, che può essere ridotto a 164 metri (cioè di circa il 30 %) colla applicazione del nuovo tipo di freno.

Tale disposizione può essere utile per l'atterramento su piccoli campi circondati da ostacoli.

ARIEL

La Gran marca di fiducia nei suoi 7 tipi 1924

EXCELSIOR

la più potente e la più conveniente delle moto americane

MARTINSYDE

la più apprezzata 2 cilindri inglese

AGENTE GENERALE

MAX TÜRKHEIMER

Via Lanzone, 22 - MILANO (7)

L'aviazione al servizio dell'astronomia.

In occasione dell'eclisse totale di sole, verificatosi il 10 agosto 1923 e visibile nella California meridionale, nel Messico e nel Sud America, dato che la nebbia minacciava di ostacolare seriamente le osservazioni, furono fatti levare in volo 17 aeroplani recando a bordo parecchi scienziati e tutti gli istrumenti occorrenti per le osservazioni. Bellissime fotografie della corona solare furono prese da bordo di questi velivoli.

Disposizioni per i viaggi aerei in Germania.

Il Ministro dei trasporti tedesco ha raccomandato in una circolare di fissare nelle tabelle degli orari di volo delle soste abbastanza lunghe, in modo da permettere agli aerei di raggiungere le loro destinazioni senza sorpassare i limiti di velocità prescritti. La puntualità e la regolarità sono punti cardinali di un buon servizio aereo, ma per raggiungere questi requisiti, non si dovrebbe mettere a repentaglio la vita dei passeggieri. Per esempio, fino a che non venga impiantata l'illuminazione notturna, un buon pilota dovrebbe regolarsi nella partenza, magari anticipandola un poco, in modo da raggiungere la destinazione prima del calar della notte.

Traffico dei passeggieri sulle linee aeree in Olanda.

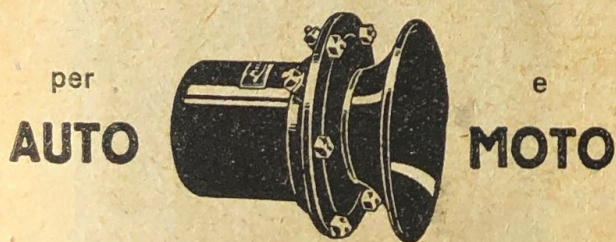
Dal 15 aprile al 15 luglio 1922 il numero dei passeggieri sulla linea Amsterdam-Londra fu di 145; nello stesso periodo di quest'anno il numero è salito a 656. Sulla linea Amsterdam-Parigi il numero dei passeggieri nel primo periodo fu di 188; nel secondo è stato di 573. Si è quindi in un anno saliti da un totale di 333 passeggieri in tre mesi a 1229.

Da Berlino a Londra in sei ore.

Recentemente un aeroplano con 11 passeggieri ha effettuato il viaggio da Berlino a Londra in 6 ore. Normalmente per compiere tale percorso col treno e col vapore si impiegano 24 ore.

Una bella strada da costruirsi e due ostacoli da superarsi.

Dal fascicolo di aprile de « Le Strade » (1), la Rivista edita dal Touring che, oltre ad essere organo della Commissione Miglioramento Strade ed occuparsi quindi di questioni tecniche stradali, compie anche una attiva e pro-

(1) L'abbonamento annuo a *Le Strade* costa L. 6,10; per i Soci del T. C. I. L. 4,10; per i funzionari aventi governo di strade L. 2,10. Estero L. 8.

ficua opera di propaganda dei problemi turistici che interessano la strada, togliamo la seguente notizia sulla quale richiamiamo l'attenzione di tutti coloro che possono favorire la riuscita di una iniziativa di alto interesse turistico.

Il titolo è lungo, mentre il racconto sarà breve. Ma importa richiamare l'attenzione non solo sulla strada che c'interessa ma pure sugli ostacoli che ne possono compromettere l'esecuzione, perchè questi sono caratteristici, onde il trattarne ha una portata che eccede il caso particolare.

La Provincia di Como prese tre anni or sono l'iniziativa di costruire quel tronco di strada lungo la sponda del Lago di Como, tra Onno e Malgrate presso Lecco, che ancora manca per completare il magnifico anello stradale che recinge lo specchio del Lario, arteria d'importanza commerciale e turistica veramente eccezionale. Sono complessivamente 160 chilometri, dei quali mancano solo 9 chilometri.

Il progetto aggiornato importa la spesa di L. 4.350.000, di cui la Provincia si assunse il 60 per cento, ottenendo all'uopo un mutuo di L. 2.600.000 dalla Cassa Depositi e Prestiti. Lo Stato poi accordò un concorso nella misura del 25 per cento, e la rimanente quota del 15 per cento venne assunta dai nove Comuni interessati ed all'uopo consorziati. Si comprende che anche i Comuni si sono rivolti alla Cassa Depositi e Prestiti per ottenere all'uopo un mutuo, limitato alla cifra di 500 mila lire, in quanto per le restanti 150 mila lire la Cassa di Risparmio di Como concesse un mutuo di beneficenza, cioè senza garanzia reale.

Tutto dunque è previsto ed è pronto, ed è anche già appaltato un primo tronco, verso Malgrate. Ma la Cassa Depositi e Prestiti non risponde alle reiterate pratiche dei Comuni perchè sia concesso al Consorzio il mutuo del mezzo milione. Ed i lavori proseguiranno, e verrà il momento in cui occorrerà proprio il mezzo milione dei Comuni per completare l'opera. È possibile che debba restare interrotta per l'ultimo chilometro? Non dovrebbe lo Stato, nell'atto istesso con cui accorda il proprio concorso perchè un'opera — da eseguirsi *in solido* con Provincie e Comuni — possa avere esecuzione, provvedere perchè non solo tutte le altre quote siano regolarmente deliberate ma anche perchè il relativo finanziamento sia assicurato? Nulla di peggio che investire pubblico denaro in opere sulle quali incomba come spada di Damocle il pericolo che manchi per ultimarle l'ultima lira, o l'ultimo milione.

Confidiamo quindi che la Cassa Depositi e Prestiti allarghi i cordoni della borsa per questo modesto mezzo milione, onde possano le Amministrazioni interessate provvedere con tranquillità alla prosecuzione dei lavori.

Un altro ostacolo, d'indole non finanziaria ma psicologica, è rappresentato da una mal

IL NUOVO TIPO 1924
dell'apparecchio
GASOLIO
con importanti modifiche e migliorie sul tipo 1923 che pure costituì la più indovinata, applaudita e fortunata rivelazione nel campo della
Carburazione a nafta
segnerà il miglior passo per l'abolizione della benzina da tutti i motori a scoppio, con identico servizio e coll'economia del 70 %
Il formidabile problema è risolto ***perfettamente***
Soc. Gasolio - Via Marco Polo, 21
- TORINO -

ACCUMULATORI SCAINI
VIA TROTTER, 10 - MILANO - TELEFONO 21-336
TUTTE LE APPLICAZIONI
BATTERIE SPECIALI
per avviamento ed illuminazione di automobili
Pronta consegna di tutti i principali tipi
ASSOLUTE E PRECISE GARANZIE

celata ostilità dei Lecchesi per questo completamento della strada circumlacuale, sebbene il comune di Lecco abbia aderito al Consorzio ed anzi ne sia la sede. Motivo dell'avversione, il timore che la città abbia a risentirne un danno perchè il movimento turistico, a strada completata, tenderà a tagliar fuori Lecco, per spingersi verso l'alto Lago, invece di sostare alla graziosa città celebre universalmente come capitale del mondo manzoniano dei Promessi Sposi! Non avremmo rilevato questo fenomeno psico-patologico collettivo se il caso fosse isolato. Ma proprio di questi giorni abbiamo letto sopra giornali locali di qualche importanza lunghe colonne di prosa contro la prosecuzione delle « Autostrade » fino al confine svizzero presso Chiasso, perchè... perchè ancora il movimento turistico abbandonerebbe le amene sponde del Lago e le ridenti colline del Varesotto attratto da quella sirena irresistibile e rovinosa (per l'alto cambio) che si chiama Svizzera!

Non spendiamo parole in confutazioni. Questo piccolo mondo antico è rispettabile senza dubbio, ma ad un patto: che non commetta e non faccia commettere corbellerie....

I. VANDONE.

Viaggi circolari nel Mediterraneo orientale.

L'opportunità di promuovere e facilitare viaggi di piacere nel Mediterraneo orientale, che finora era sfruttato a questo scopo da Compagnie di Navigazione straniere, è stata intesa dalla Società Italiana di Servizi Marittimi e dalla Compagnia Lloyd Triestino, le quali si sono accordate per l'emissione di biglietti marittimi circolari, validi per tutte le linee regolari del Mediterraneo esercite dalle due Società. È questa una nuova emancipazione dall'estero ed una facilitazione davvero notevole per coloro che viaggiano tanto per sport quanto per affari, giacchè, mentre prima si era costretti a sostare a lungo nei porti intermedi per dar luogo a tutte le operazioni di carico e scarico, ora si potrà partire usando indifferentemente dei piroscafi della *Sitmar* e del *Lloyd Triestino*, con notevole economia di tempo e di denaro. Non solo, ma il viaggiatore che disporrà di un certo tempo potrà anche fare traversate marittime diverse nel ritorno da quelle fatte nell'andata, visitando così quasi in un viaggio circolare, tutti i paesi di mirabile bellezza e di altissimo interesse storico, artistico, etnografico.

L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche ed i suoi Uffici di viaggi e turismo, che si sono sempre interessati al miglioramento delle comunicazioni marittime ed al progressivo sviluppo delle industrie turistiche nazionali, faciliteranno in ogni modo questa bella e pratica iniziativa nazionale.

Buone iniziative.

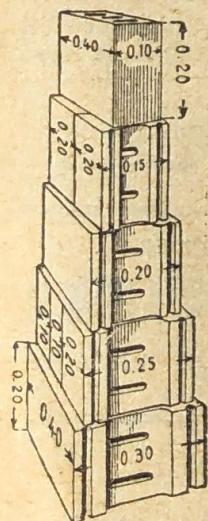
L'Amministrazione Comunale di S. Gregorio d'Alife in provincia di Caserta ha con-

BLOCCHIERA

a mano 300 blocchi o 1500 mattoni al giorno, garantiti — brevetto mondiale — **a motore** 800 blocchi o 3500 mattoni al giorno, garantiti

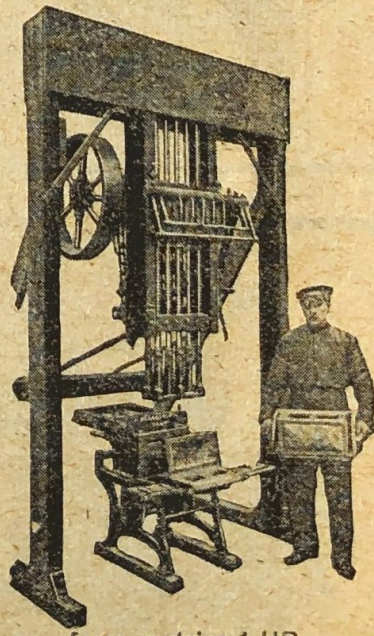
ROSACOMETTA - MILANO VIA B. LUINI, 12 -- TEL ROSACOMETTA

Filiali: PARIGI - BRUXELLES

Centinaia di impianti, migliaia di costruzioni civili, industriali e rurali diffuse in tutto il mondo. Cataloghi e album a richiesta

La stessa blocchiera a mano può essere azionata a motore anche dopo anni di lavoro.

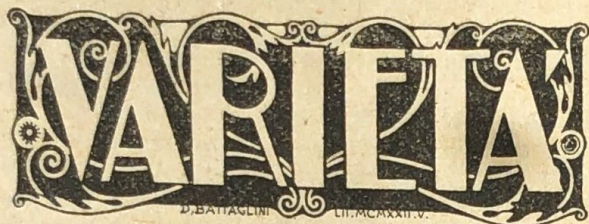
L'industria ed il commercio dei blocchi forati rappresenta oggi un ottimo affare. Il macchinario di lunghissima durata viene ammortizzato in pochi mesi. Si spedisce già montato e con dettagliate istruzioni in modo che chiunque può farlo funzionare

30 % di economia su qualunque opera muraria

100 stampi per blocchi paramano

forza motrice 1 HP.

VISITATE I NOSTRI CANTIERI OVE DA ANNI PRODUCIAMO MIGLIAIA DI BLOCCHI AL GIORNO

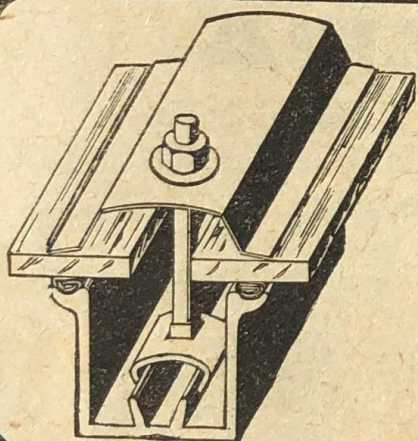
cesso all'Ispettorato Forestale la somma di L. 40.000 per la costruzione di un rifugio alpino in località detta « Campuccio » nel gruppo del Matese.

Ecco un comune dell'Italia meridionale che dimostra di riconoscere quale influenza possa avere il movimento turistico sull'economia di una regione. E vi sono comuni di altre parti d'Italia che godono di questi benefici da decenni e decenni eppure non spendono un soldo per il miglioramento turistico della regione!

Le mostre di Vercelli: una grande esposizione dell'attività dei Comuni.

A Vercelli nel corrente anno si terranno varie Mostre fra cui in primavera una di Belle Arti e una Zootecnica, e in autunno (più precisamente nei mesi di settembre e ottobre), una grandiosa Esposizione di Attività Municipali, la prima del genere in Italia, cui hanno già aderito molte città del Regno.

L'esposizione sarà una dimostrazione e una prova di quanto fanno, studiano e tentano i Municipi in tutti i campi della pubblica Amministrazione e in tutti i rami della loro attività, e riuscirà perciò una gara, una vera scuola, per cui ogni partecipante, valendosi dell'esempio e dell'esperienza altrui, potrà progredire in qualche campo delle molteplici mansioni. E il vantaggio sarà tanto più sicuro in quanto durante l'Esposizione si terranno Congressi, in cui i più importanti problemi della vita del Comune saranno discussi: dalla nettezza urbana alla viabilità, dall'igiene pubblica all'industria alberghiera, ecc.; e a queste discussioni si farà seguire, nei limiti del possibile, l'inizio della pratica attuazione di quanto sarà più facilmente effettuabile.

E siccome il lavoro di quest'anno non sarà che il preludio di ciò che si farà in seguito, col divenire dell'Esposizione triennale o quadriennale, si potrà constatare quanto di volta in volta i Comuni hanno applicato e progredito e nuove e più numerose relazioni verranno presentate ai futuri Congressi. È evidente quale vantaggio e quale progresso ritrarranno i Comuni da questa Esposizione elevando contemporaneamente tutte le città e migliorando il tenore della pubblica vita nella Nazione tutta, in generale, e non in una sola regione o città; quindi nessun Comune dovrà mancare.

Perchè questa Mostra raggiunga a pieno le alte finalità dette sopra, *bisogna che vi concorrano largamente anche i Comuni del Mezzogiorno*. Il Mezzogiorno d'Italia ha percorso indubbiamente molta strada dal gior-

C. AIOLFI & C. - MILANO

Telefono Interc. N. 60-144 — VIA UGO BASSI, N. 1 — Telegrammi: AIOLFI CARLO - MILANO

PRIMA FABBRICA ITALIANA di

PORTAVETRI SENZA MASTICE BREVETTATI

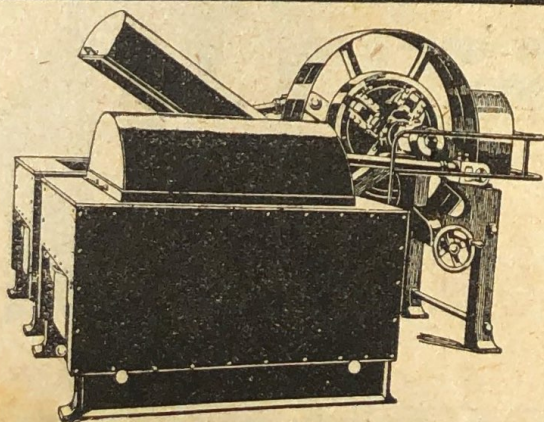
PER LUCERNARI DI QUALUNQUE FORMA

Finestre da tetto

Apparecchi speciali per l'aereazione naturale di stabilimenti industriali

Serramenti speciali senza mastice per finestre - Costruzioni in ferro

Più di 200.000 mq. di lucernari in Italia

Chiedere opuscoli, preventivi che vengono forniti gratuitamente

CONCA DOPPIA PER CIOCCOLATO

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 — **TORINO** — VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860

MACCHINE ED IMPIANTI PER OLIO, SAPONE, STEARINA, COLLA, ACIDI, CIOCCOLATO, CARAMELLE, DOLCIUMI

POMPE - PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE

BILANCIERI - MONTACARICHI

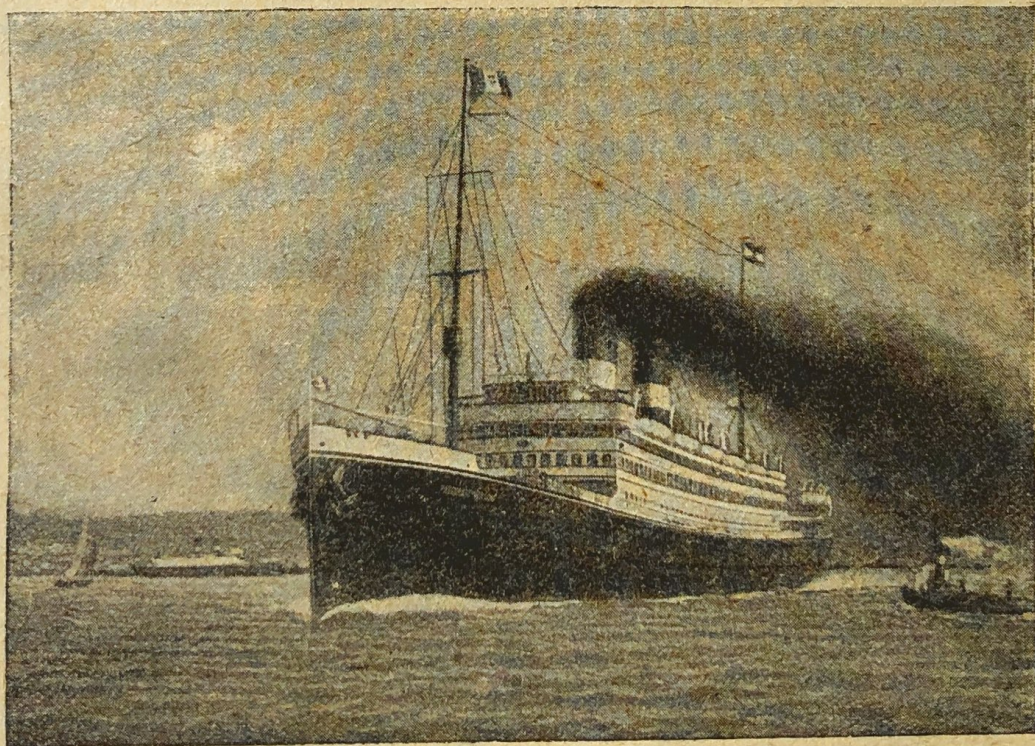
no della redenzione politica ad oggi, pur tuttavia molto può e deve ancora fare per portare in ogni angolo d'Italia quei progressi che impongono la vita civile e il confronto con le altre Nazioni.

Una esposizione - vendita di lavori artistici regionali.

A cura dell'Associazione Patriottica Femminile « Simul pugnando » avrà luogo nella Galleria Pesaro (Via Manzoni 12 A, Milano) nel maggio prossimo una seconda esposizione-vendita di lavori artistici regionali che conterrà prodotti d'arte applicata, in cui si manifesti nelle più varie e singolari forme la genialità industriosa delle nostre regioni. Sono ammessi i lavori degli Istituti, delle Scuole professionali, dei Comitati di lavori o simili, oltre al lavoro propriamente detto individuale di qualunque tipo e genere, purchè sia l'esponente di uno stile, di una tendenza d'arte regionale e rifugga da tutte le forme di volgarità.

La manifestazione, che fu accolta l'anno scorso con grande favore, promette di riuscire anche quest'anno interessante ed utile, specie se tutti coloro che nelle varie regioni d'Italia si occupano o sono a conoscenza di attività artistiche regionali vorranno segnalarle alla Presidenza del Comitato organizzatore dell'Esposizione. Il Touring non può che associarsi all'azione di valorizzazione che le elette dame della « Simul » vanno con tanta attività ed intelligenza perseguendo.

La minaccia, fortunatamente dissipatasi per l'efficace intervento del Circolo artistico, di sopprimere la **sacca della Misericordia a Venezia** [*sacche,* spiega Gino Damerini, sono le insenature di acque che dentellano il limite della città sulla laguna] porge occasione a *Rodolfo Protti* nell'*Emporium,* luglio 1923, di parlare di quel singolare angolo di Venezia (cfr. *Le Tre Venezie* del T. C. I., Vol. I, pag. 478) che prospetta S. Michele e Murano nella grande pace del più tipico paesaggio lagunare. La sacca era assegnata ai cadorini per deposito del loro legname. Accanto ad essa sorge il Palazzo dei Contarini del Zaffo, costruzione seicentesca non molto alta, che è come il vestibolo di un giardino vaghissimo, il più vasto e il più bello della città, evocato dal d'Annunzio nella « Leda » colle sue « camere... costrutte di bossolo, di carpine, di mortelle, d'alloro, di caprifoglio ». In fondo al giardino sorge, proteso verso la laguna, il Casino degli Spiriti, che fu ritrovo nel Cinquecento dell'Aretino, del Vecellio, del Sansovino.

Il recente isolamento, da tanto tempo au-

“COSULICH”

SOCIETÀ TRIESTINA DI NAVIGAZIONE

SEDE CENTRALE: **TRIESTE** - VIA MILANO, 10

Servizi Celeri passeggeri e merci fra Trieste, Napoli e le Americhe

Agenzie in tutte le principali città d'Italia e dell'estero

Pirelli Cord

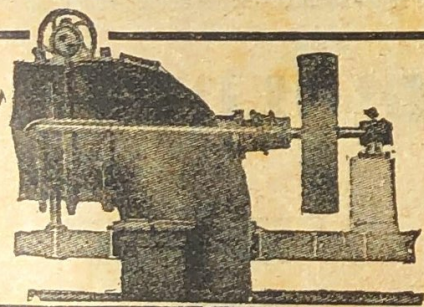
Soc. An. EDOARDO BIANCHI
MILANO - VIALE ABRUZZI, 16

spicato, di **Castelnuovo di Napoli** fa ricordare a Salvatore di Giacomo in *Emporium*, agosto 1923 (oltre alle glorie del meraviglioso monumento, che venne decorato dal pennello di Giotto e dell'arco famoso, trionfo sommo del Quattrocento italiano, ed oltre alla tradizione musicale, iniziata dagli Angioini e che raggiunse il fastigio nel Settecento) due disastri che si sono abbattuti recentemente a mutilare la nobilissima reggia dell'arte, cioè l'incendio che ha distrutto la superba sala detta della congiura dei baroni, capolavoro del gotico fiammante, e il crollo della vôlta di una delle camere della cappella, auspicando che almeno al ripristino di quest'ultima — se troppo ingente è la spesa e troppo ardua l'opera per il ripristino della prima — si provveda sollecitamente.

TRA I LIBRI

DAINELLI G. E POGGI G. - *Itinerari automobilistici d'Italia: Toscana.* - Firenze, Luigi Pampaloni editore, 1924: pag. 480, 500 ill., 52 cartine: L. 35, pei Soci del T. L. 33.

La letteratura turistica italiana si accresce di una superba Guida della Toscana redatta da Giotto Dainelli, l'illustre viaggiatore-geografo, con l'aiuto cospicuo di G. Poggi, il chiarissimo Sopraintendente alle Gallerie ed ai Musei della Toscana, editore Luigi Pampaloni che fu già parte di una primaria casa di edizioni artistiche. Ad accreditare l'opera bastano questi nomi. La Guida è una minutissima descrizione della Toscana, che gli Auto- conoscono a fondo sotto tutti gli aspetti, divisa razionalmente per itinerari, quasi tutti in partenza diretta da Firenze o collegati a questi. Oltre 500 illustrazioni ornano il volume, in parte notevole del Pampaloni stesso, cosicchè sotto il rapporto iconografico non si potrebbe chiedere di più, anche perchè poche delle belle figure sono di interni e dettagli e assai più di panorami, vedute, paesaggi tipici; sono prese cioè coll'intento di servire specialmente al turista in moto.

Il volume infatti è dedicato agli automobilisti e perciò gli è unita oltre una bella Carta dell'I. G. M. al 500.000, una bustina contenente 52 cartine alla scala di 1 a 100.000 su foglietti separati, desunte dal 100.000 dell'I. G.M. da G. Giardi (uno dei più stimati collaboratori dell'Istituto, che fu anche a lungo Console del T.) ridisegnate, sfollate e rappresentanti le strade descritte, con una fascia laterale di terreno. Cartograficamente è un lavoro molto interessante e commendevole. Dal punto di vista pratico l'esperienza non si è ancora ben pronunciata su questo modo di rappresentazione che limita l'uso a itinerari prefissi e non li incastra nell'insieme di una carta generale che, tenuta sott'occhio in marcia, aiuta assai più l'orientamento e permette di dare il nome agli elementi del paesaggio

TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE
a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.
ECONOMIA - SOLIDITÀ - OTTIMO RENDIMENTO
Montaggio e opere murarie semplici - Consegne rapide
FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F. I. T. I. N. - MILANO - Via Scarlatti, 17
Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto
RUOTE PELTON

Cartoline illustrate „BRUNNER"
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
le preferite
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

— monti, vallate, città, laghi, coste marine — che si trovino fuori della fascia laterale di pochi chilometri. Questo è il motivo per cui fino ad ora gli automobilisti tendono a preferire le carte generali, le quali anche permettono più facilmente le deviazioni di itinerario che spesso in macchina sono suggerite da circostanze momentanee e inattese. Forse perchè queste specializzazioni d'itinerari diventino più accette praticamente, hanno bisogno di moltiplicarsi in modo che ciascuno possa trovarvi ciò che vuole, ed è perciò tanto più lodevole chi incomincia l'opera. E ricordiamo qui pure a titolo di lode i tre fascicoli pubblicati dall'ing. Nigra per il Piemonte, sui quali, per la parte cartografica, il Giardi presenta un positivo ed importante progresso.

Poichè l'editore si propone di estendere ad altre regioni la sua azione, ci sia permesso di esprimere un voto. Per essere utilizzabile in viaggio, il volume deve avere mole affatto diversa : tal quale è (pag. 480 di testo e compresa la pubblicità pag. 520, della dimensione di cent. 14 per 25, in carta che forma uno spessore di 30 mm.) non si può, anche per il peso, tenere in mano e neppure entra nelle tasche dell'auto! Rimane perciò una bell'opera di consultazione a casa, il che è molto dal punto di vista della coltura turistica, ma troppo poco per gli scopi speciali di una guida. Occorrerebbe, per renderla pratica, dividerla in tre o almeno in due volumi e ridurne il formato. Così com'è, questa Guida, avrà tuttavia un meritato successo librario. Ma lo avrà anche turistico in avvenire mutando formato in successive edizioni, e lo avranno le Guide d'altre regioni che venissero pubblicate dallo stesso coraggioso editore, se vorrà tener conto di questo amichevole consiglio di esperienza.

I motociclisti leggano il comunicato che li riguarda a pag. 421!

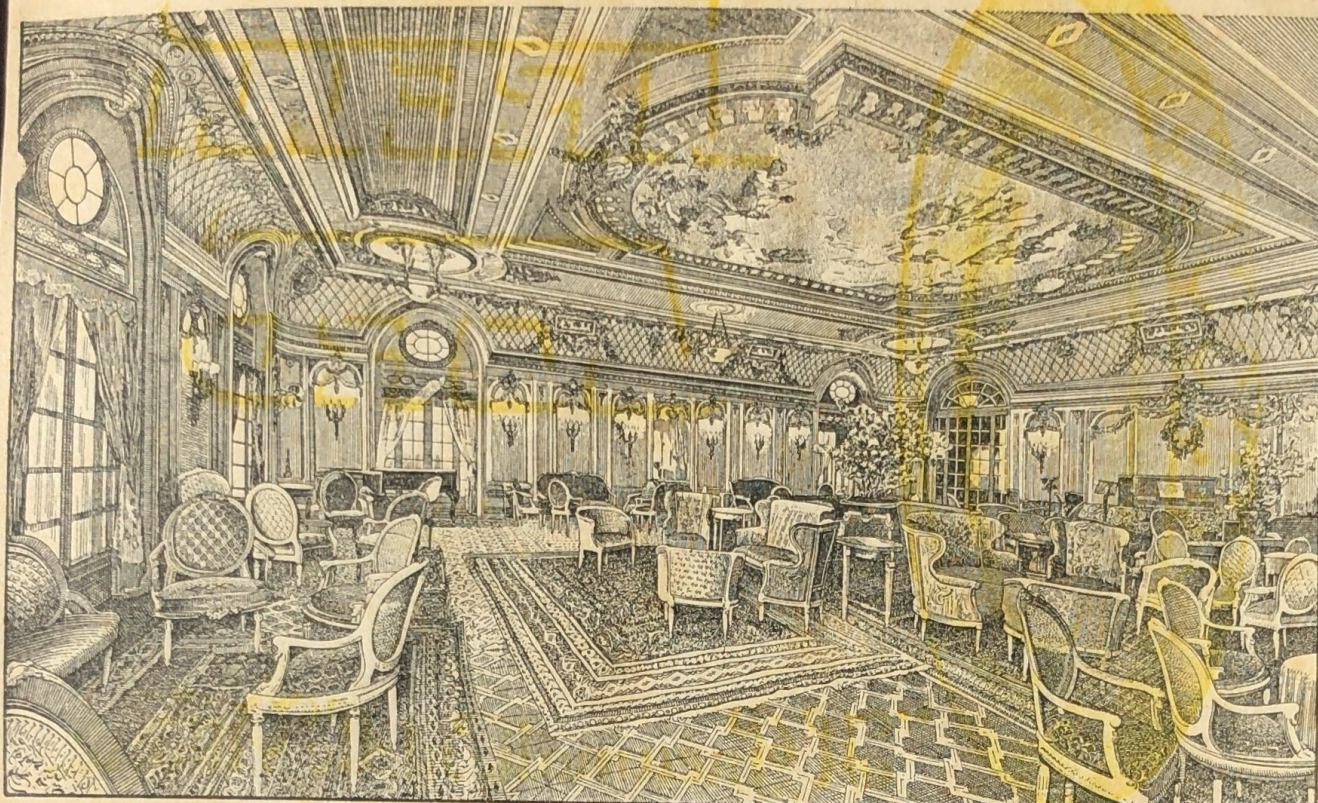
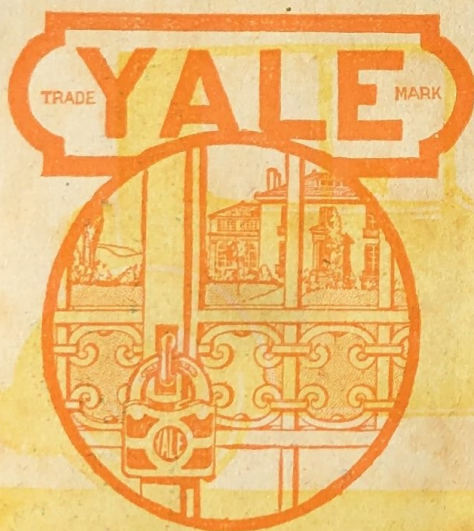
Statistica dei Soci al 29 Febbraio 1924.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1923 . .	N. 221.371	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1924	„ 30.000	
	N. 191.371	
Nuovi Soci per il 1924 inscritti al 29 febbraio 1924	„ 27.131	
Totale Soci annuali		N. 218.502
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1923 . .	N. 45.539	
Idem 29 febbraio 1924 . .	„ 1.558	
		„ 47.097
Totale Soci al 29 febbraio 1924		N. 265.599

Direzione e Amministrazione.
Touring Club Italiano - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile
Dott. Giovanni Bognetti

Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA GENOVA

Salone delle feste - classe di lusso - del grande transatlantico **"GIULIO CESARE"**
(Tonnellate 22.000 - 4 eliche a turbina - oltre 20 miglia all'ora)
che partirà da GENOVA il **1° Maggio** p. v., da BARCELLONA il **2**,
per RIO JANEIRO, MONTEVIDEO e BUENOS AIRES

Volete la sicurezza assoluta della vostra casa e dei vostri beni?
Adottate senz'altro le Serrature ed i Lucchetti originali americani YALE.
Diffidate dalle imitazioni.

Il prodotto YALE porta la marca YALE

In vendita presso i principali negozianti di ferramenta e per schiarimenti rivolgersi al depositario generale per l'Italia

HERMANN STAMM & C. - MILANO (15)
Via S. Martino, 14

BINOCOLI PRISMATICI
LUMINOSISSIMI

Modelli speciali per teatro a 4 × coperti in pelle coccodrillo a vari colori oppure dorati - In elegantissimo astuccio pelle foderato in seta, con specchio; oppure in astuccio in cuoio duro con cinghie

La Filotecnica Ing. A. Salmoiraghi S. A.
Sezione Ottica
MILANO (25)